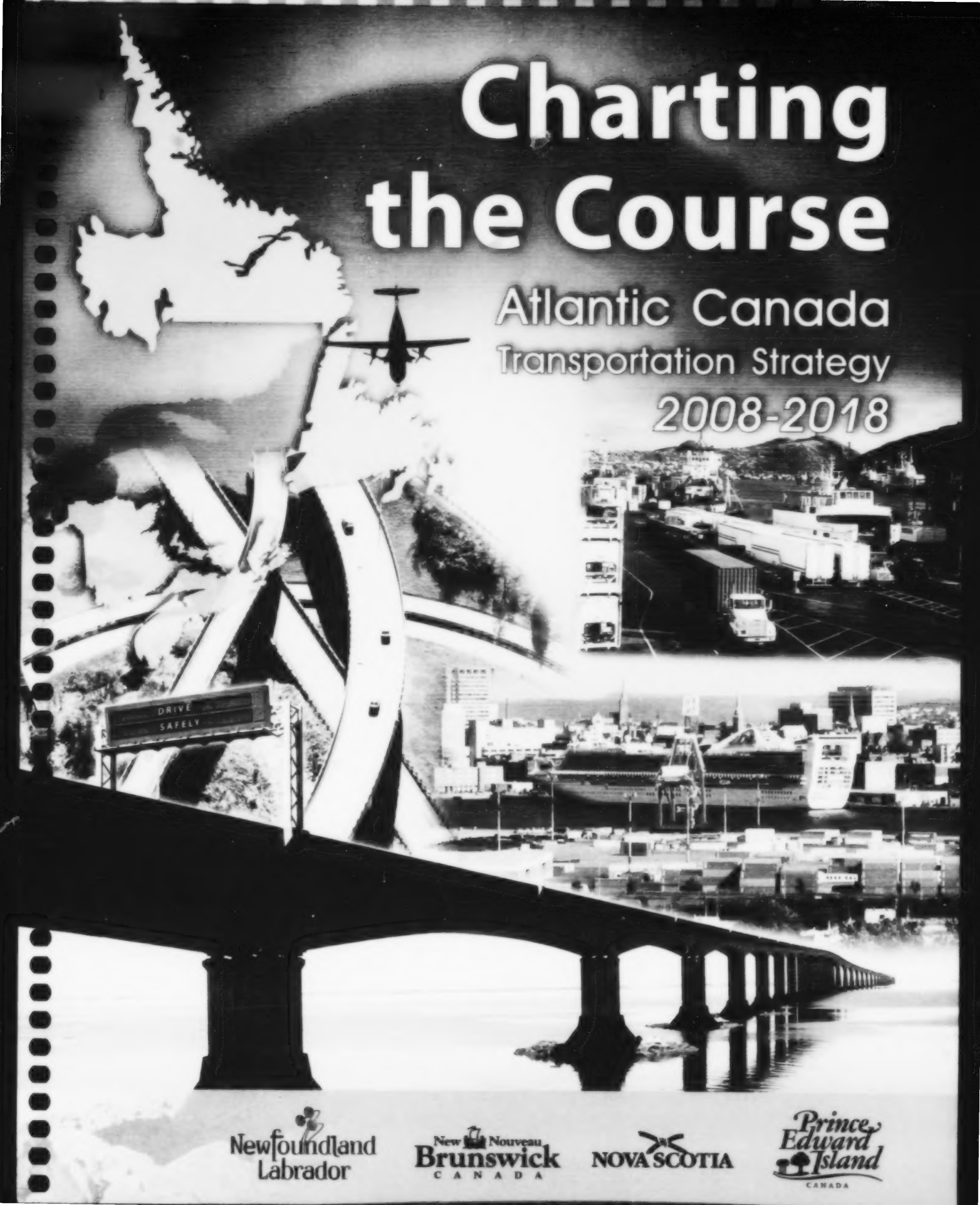
Charting the Course

Atlantic Canada Transportation Strategy 2008-2018



Newfoundland Labrador

New Nouveau Brunswick CANADA

NOVA SCOTIA

Prince Edward Island CANADA

ERRATA

On page 8 of "Charting the Course: Atlantic Canada Transportation Strategy 2008-2018", where it says, "For the provinces of Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador, which have no direct rail access, the reliance on highways is even greater for the movement of freight and passengers," it should read, "For Prince Edward Island and the island of Newfoundland, which have no direct rail access, the reliance on highways is even greater for the movement of freight and passengers."

On page 19, where it says, "For provinces such as Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador with no direct rail access, the reliance on highways is even greater for the movement of freight and passengers," it should read, "For Prince Edward Island and the island of Newfoundland, which have no direct rail access, the reliance on highways is even greater for the movement of freight and passengers."

Charting the Course

Atlantic Canada Transportation Strategy 2008-2018

Newfoundland Labrador

New Nouveau Brunswick

NOVA SCOTIA

Prince Edward Island CANADA

New Nouveau
Brunswick

Department of Transportation

Charting the Course

The Atlantic Canada Transportation Strategy
2008-2018

Published by:
Province of New Brunswick
P.O. Box 6000
Fredericton, New Brunswick

Printed in New Brunswick

CNB 3781

Table of Contents

Introduction 3

The Vision 4

- Consider the Present 4
- Consider the Future 6

Atlantic Canada's Strategic Infrastructure . . . 8

- Strategic Highways 8
- Strategic Railways 9
- Strategic Airports 9
- Strategic Marine Ports & Ferry Services 10

Challenges Facing Transportation in Atlantic Canada 11

- Funding Challenges 11
- Policy and Regulatory Challenges 12
- Atlantic Canada Service Challenges 16

Action plan 19

A Call for Action 21

Appendix A: Strategic Infrastructure Criteria . 22

Appendix B: Maps 25

We are very pleased to present *The Atlantic Canada Transportation Strategy, 2008 – 2018*, a 10-year transportation strategy for the Atlantic region.

The Strategy presents a vision for a state-of-the art transportation system in Atlantic Canada, covering all modes of transportation (road, rail, air and marine) that supports economic and social development in the region with benefits for all of Canada.

This document complements a comprehensive national transportation strategy entitled *Looking to the Future: A Plan for Investing in Canada's Transportation System*, which was released by the Council of the Federation (COF) in December 2005.

A safe, efficient and sustainable transportation system remains a key element of Atlantic Canada's prosperity and quality of life. In an age of globalization, it opens the door to the rest of the world and presents new prospects for future development and commercial trade beyond our borders.

By focusing on the region's strategic transportation infrastructure, we have identified funding, policy, regulatory and service challenges that need to be addressed to support current use of our system and to facilitate future development opportunities in our region.

Action is needed if we are to properly position ourselves to seize new opportunities and respond to the existing challenges. This strategy will serve as a blueprint for future cooperation amongst Atlantic Ministers of Transportation, as well as other key partners, on progress towards the achievement of our vision for a state-of-the-art, multi-modal transportation system to, from and within Atlantic Canada.

Hon. Dianne C. Whelan
Minister of Transportation and Works
Newfoundland and Labrador

Hon. Denis Landry
Minister of Transportation
New Brunswick

Hon. Murray K. Scott
Minister of Transportation & Infrastructure Renewal
Nova Scotia

Hon. Ron W. MacKinley
Minister of Transportation and Public Works
Prince Edward Island

Introduction

The Atlantic Canada Transportation Strategy *2008 – 2018*

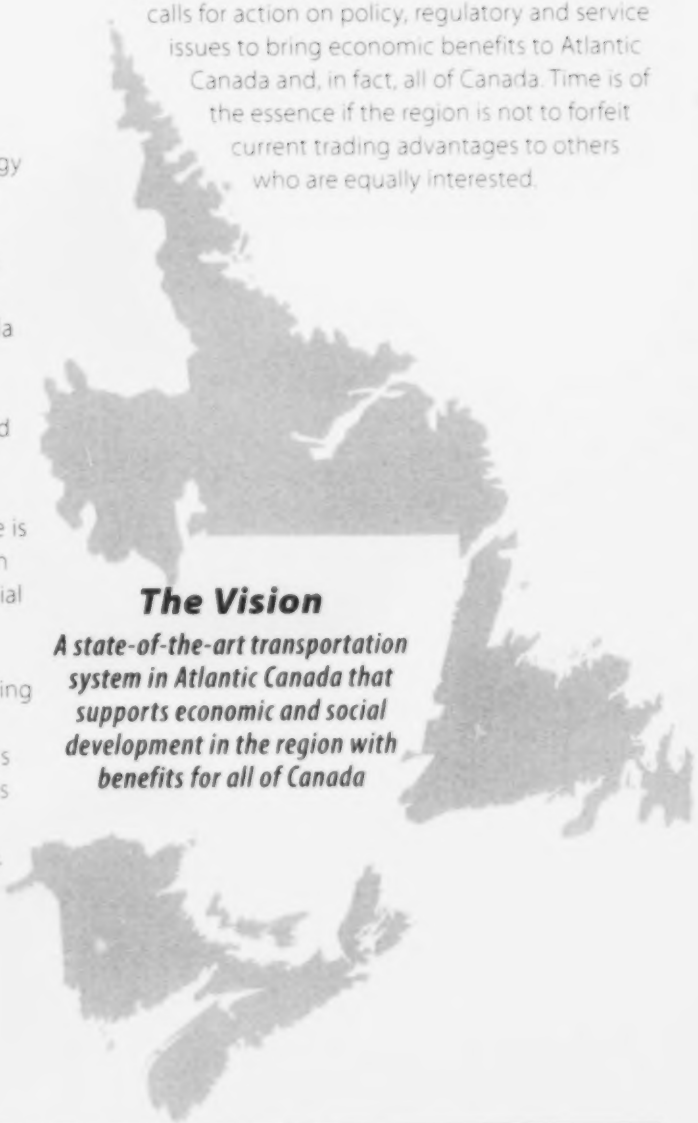
Good transportation infrastructure enables the movement of people, goods and numerous services effectively and efficiently while minimizing impacts on the environment. It connects communities, provinces, regions, and nations. Transportation allows businesses to develop and grow by providing seamless access to resources and markets. Transportation allows people to access health, educational, employment and recreational facilities. Transportation is the key to social and economic development and a good quality of life.

Why is an Atlantic Canada transportation strategy needed?

Following the COF's National Transportation Strategy entitled *Looking to the Future: A Plan for Investing in Canada's Transportation System*, the provinces of Atlantic Canada - Newfoundland & Labrador, Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick - collaborated to develop a 10–year Atlantic Canada Transportation Strategy. The strategy builds on the national paper by focusing on the region's infrastructure, policy and regulatory challenges and service issues. While each province has individual transportation infrastructure needs and priorities, this strategy recognizes that each Atlantic Province is heavily dependent on one another's transportation networks for current and future economic and social activities.

The strategy recognizes the current challenges facing both the national and provincial governments in funding transportation systems but also recognizes that these challenges must be overcome if all areas of Canada are to contribute to a strong national economy that remains competitive internationally.

Trading patterns throughout the world are realigning in favour of unprecedented development opportunities for Atlantic Canada. The region must be ready to seize these opportunities. This strategy presents an incontestable case for an accelerated and expanded program for funding covering rehabilitation and development needs in strategic air, rail, marine, and highway infrastructure in the region. It calls for increased participation by all orders of government as well as the private sector. It also calls for action on policy, regulatory and service issues to bring economic benefits to Atlantic Canada and, in fact, all of Canada. Time is of the essence if the region is not to forfeit current trading advantages to others who are equally interested.



The Vision

A state-of-the-art transportation system in Atlantic Canada that supports economic and social development in the region with benefits for all of Canada

The Vision

The vision, the driving force of this strategy, would see the achievement of a transportation system capable of supporting and growing a self-sustaining Atlantic economy that is a major contributor to a strong national economy.

To move forward on this vision and to understand why it is essential to focus on both current and future transportation demands, it is necessary to:

Consider the Present

Highways

There are over 1.3 million registered passenger vehicles and over 40,000 registered trucks, and two major intercity bus lines in Atlantic Canada. They operate on 55,000 km of provincially maintained roads and highways, including nearly 8,300 bridges. This also includes 4,700 km of National Highway System highways and intermodal linkages. These highways, connected by key ferry services, border crossings, and the Confederation Bridge, connect all communities within each province, and via the National Highway System, to points throughout the region, Canada, and the United States. Urban transit also plays an important role for travellers in municipalities in Atlantic Canada, moving over 24 million passengers a year.

Railways

In Atlantic Canada, there is one Class I railway, Canadian National Railway (CN). It provides twice daily double-stack container rail service between the Port of Halifax, the CN intermodal facility in Moncton with connections to Saint John and its major inland terminals in Montreal, Toronto and Chicago. There are also several short line railways operating over 1,600 km of track. Passenger rail is also active throughout the region. VIA Rail transports over 200,000 passengers annually with the greatest part of this traffic on the line from Halifax through Moncton, Miramichi, Bathurst and Campbellton to Montreal.

Canada/U.S. Surface Border Crossings

The three highest volume land commercial Canada-U.S. border crossings in Atlantic Canada are at Woodstock, St. Stephen, and Edmundston. Nearly 700,000 trucks per year travel between Canada and the United States through the 16 Maine-New Brunswick border crossings. In addition, close to 7 million passenger vehicles cross this border annually.

There are two major railway border crossings between Maine and New Brunswick, one at St. Croix, and the other at St. Leonard. These lines connect into the U.S. rail system, and facilitate rail trade with the U.S., and also directly link Montreal, Quebec, and Saint John, New Brunswick by rail through northern Maine.

Airports and Air Services

Airports in Atlantic Canada now handle over 6 million passengers and over 60 million kg of cargo annually, with Halifax, St. John's, and Moncton handling over 80% of the passengers and 98% of the freight. Fredericton, Saint John, Charlottetown, and Deer Lake each handle approximately 200,000 passengers annually. Additionally, five other Atlantic airports transport a total of 300,000 passengers yearly. Gander International Airport handles over 70,000 domestic passengers and over 200,000 Trans Oceanic Plane Stop (TOPS) passengers annually. In addition to commercial aviation, there are many other users of airports, including: emergency services (Medivac, forest protection, policing), general / recreational aviation, corporations, flight training schools, and government services.

Marine Ports

Atlantic Canada's marine ports are a very prominent component of the national freight system, collectively handling approximately 120 million tonnes of cargo annually. Of the top four busiest ports by tonnage in Canada, three of them are in Atlantic Canada including: Come-by-Chance, NL, Saint John, NB, and the Strait of Canso, NS. All are

critical for Canada's oil and gas industry. The Port of Halifax is Canada's third busiest container port, handling over 500,000 TEUs. Container facilities are also available in Saint John, NB, St. John's, NL and Corner Brook, NL.

The cruise ship industry has been an emerging tourism generator for Canada, with Halifax and Saint John being the second and third busiest cruise ship ports in Canada, after Vancouver. There are now over 400,000 passengers visiting Atlantic Canada by cruise ship annually, arriving on close to 250 vessels, contributing in excess of $50 million to local economies. The cruise industry in Prince Edward Island has experienced steady growth in recent years, hosting more than 28,000 passengers and 13,000 crew members annually. The recently completed improvements at the Charlottetown wharf will support continued growth. Growth of cruise ship activity in Newfoundland and Labrador is also significant. In 2006, Newfoundland and Labrador was host to 105 cruise ship visits – bringing over 34,000 passengers and 17,000 crew members to several ports throughout the province. The global growth in the cruise industry, coupled with the development of provincial cruise itineraries and home ports, is increasing the size and value of the cruise market in Atlantic Canada.

Ferry Services

Ferry services are integral to the economy of Atlantic Canada. For Newfoundland & Labrador, a constitutionally guaranteed ferry service provides the crucial economic and social link to mainland Canada. On an annual basis, the Marine Atlantic service between Newfoundland & Labrador and Nova Scotia carries over 400,000 passengers, more than 135,000 passenger vehicles, and more than 88,000 commercial vehicles through Port aux Basques and Argentia. The interprovincial service between Newfoundland & Labrador and Blanc Sablon (Quebec), transports over 70,000 passengers and 24,000 vehicles annually. The international ferry service to and from the islands of St. Pierre and Miquelon transports over 25,000 passengers annually. Within Newfoundland and Labrador, intra-provincial ferry services transport over 750,000 passengers annually.

The ferry service operating between Wood Islands, Prince Edward Island and Caribou, Nova Scotia carries more than 165,000 vehicles and 400,000 passengers annually. This ferry service contributes approximately $27 million each year to the Island's economy. The Souris, Prince Edward Island to Grindstone, Les Îles de la Madeleine (Quebec) ferry service carries more than 40,000 vehicles and 105,000 passengers annually.

Nova Scotia's intra-provincial ferry services transport over 1 million passengers annually. For New Brunswick, intra-provincial ferry services transport over 4 million passengers annually.

More than 140,000 passengers annually travel between Saint John, New Brunswick and Digby, Nova Scotia by ferry, and 150,000 passengers are carried on the ferry service between Nova Scotia and Maine. The future of the Saint John/Digby service is uncertain as a result of financial difficulties encountered by the operator. The Federal Government is exploring options for that service.

Trade

Exports drive the Atlantic economy. Atlantic Canada exports approximately $22 billion worth of goods and services internationally, while importing nearly $18 billion. Over $17 billion, or 80% of the region's total international exports, were directed to the U.S. in 2005, representing an increase of over 100% in the past 10 years. Total international and interprovincial trade in the region is equivalent to almost 130% of GDP– higher than the national average.

Tourism

Natural beauty and renowned attractions have made our region a tourism destination for travellers worldwide. The tourism industry in Atlantic Canada generates over $3 billion in revenues annually and employs over 100,000 people. There are nearly half a million visits annually to Newfoundland & Labrador, nearly 1.0 million to Prince Edward Island, 1.7 million to New Brunswick, and 2.2 million to Nova Scotia. Tourism is a leading economic generator in Atlantic Canada. Good transportation access to and within the region is required to sustain and grow the region's tourism industry.

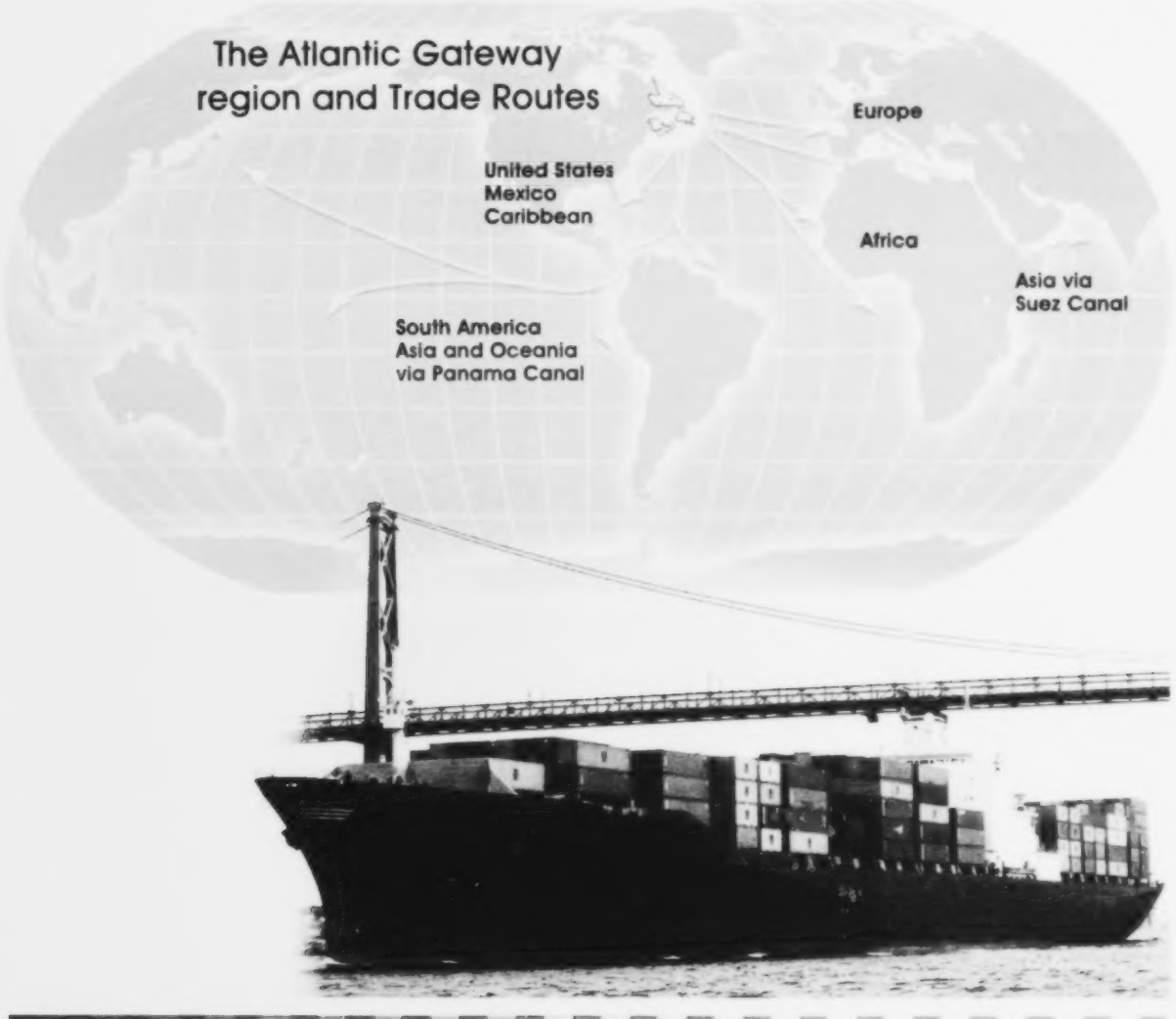
Energy

The Energy sector continues to develop in Atlantic Canada at a significant pace. Transportation issues specific to this sector are being monitored and assessed and there will be matters requiring attention as the sector continues to expand. The oil and gas reserves in Newfoundland and Labrador, combined with the vast hydro potential, are positioning Newfoundland and Labrador as an "Energy Warehouse". New Brunswick is growing its energy hub in Saint John with action involving the new LNG facility, the potential new oil refinery, refurbishment of Point Lepreau and the potential of other developments. Nova Scotia's energy developments include a LNG terminal at Bear Head and the Maritime and Northeast Pipeline running into the New England States. Prince Edward Island is also developing energy projects, including wind energy.

Consider the Future

The 21st Century promises unparalleled trade opportunities. Atlantic Canada, with its strategic location on Canada's east coast, offers year-round, deep-water ports, proximity to major world shipping routes and some infrastructure that is not at capacity. The region has tremendous potential as Canada's Atlantic Gateway to attract these opportunities, benefiting the region, the country and the continent.

Trade is growing in three powerful and shifting trade networks; the north-south NAFTA network, the European Union-NAFTA network, and the Suez



Express networks (from South and East Asia via the Suez Canal). As volumes continue to grow on these routes, Canada will need strategically located multi-modal transportation infrastructure on its east coast capable of handling these shipments. As well, the importance of an Atlantic Gateway as a readily available mechanism to alleviate the current congestion and capacity constraints facing many of the east and west coast ports of entry of Canada and the United States needs to be recognized.

The 2007 Federal Budget announced a long-term Infrastructure Plan which included a new National Gateways and Border Crossings $2.1 billion fund. The Atlantic Gateway is one of the gateways named by the Federal Government for federal support. The Federal Government has also released a national gateways and trade corridor policy framework to guide investments in strategic transportation infrastructure to support international trade volumes and values of national significance. The national fund will enhance infrastructure at key locations and support non-infrastructure elements that impact the effectiveness of national transportation assets.

A Memorandum of Understanding (MOU) regarding the development of an Atlantic Gateway was signed by the Government of Canada and the four Atlantic Provinces on October 14, 2007. Work is ongoing under the terms of the MOU to identify: the components of the Atlantic Gateway; the analytical and planning work required to develop each of the components; and the appropriate approaches and timing for involvement of the private sector and other stakeholders and to promote the Atlantic Gateway in domestic and international markets. The Atlantic Provinces are unanimous in their position that the Atlantic Gateway must be developed in a manner which benefits the four provinces.

On December 12, 2007, the Council of Atlantic Premiers reiterated their commitment to the development of an Atlantic Gateway strategy and agreed that early marketing and investments in the initiative are necessary to strengthen the efficiency of the multimodal transportation system linking the four Atlantic Provinces to key markets. In addition, Premiers urged accelerated progress on key infrastructure as well as policy and regulatory enhancements under the MOU, with timely access to federal funding being a critical requirement.

Atlantic Canada's Strategic Infrastructure

The first step in identifying the strategic transportation infrastructure for Atlantic Canada by mode began in 2005 with the COF's national transportation strategy *"Looking to the Future: A Plan for Investing in Canada's Transportation System"*. That strategy presented criteria to identify the critical components of a national transportation system. Atlantic Canada's strategic infrastructure is based on the same criteria applied nationwide, resulting in a list of strategic highways, railways, airports, marine ports and ferries. The criteria are located in Appendix "A".

While the criteria for the nationally strategic network are comprehensive, additional regional considerations are required from an Atlantic Canada transportation perspective. The Trans-Canada Highway in Cape Breton, Highway 105, which runs on the north side of the Bras D'Or Lake, is a strategic highway for movement of freight and people to and from the eastern end of the province. In addition, as part of the definition of nationally strategic airports, the COF's strategy included other major regional hubs as one of the criteria for inclusion as a strategic airport. Regional hubs are defined by each province in Atlantic Canada based on individual transportation needs. Details can be found in Appendix "A".

Strategic Highways

Strategic highways in Atlantic Canada include the National Highway System as defined in the COF Paper and Highway 105, the Trans-Canada Highway in Cape Breton. The National Highway System (NHS) also includes linkages that connect the NHS to intermodal facilities and to border crossings that meet the criteria identified in Appendix "A". For Prince Edward Island and the island of Newfoundland, which have no direct rail access, the reliance on highways is even greater for the movement of freight and passengers.

The Strategic Highways in Atlantic Canada by Route number are listed below and mapped in Appendix "B", Map 1:

Newfoundland & Labrador:

NHS Highways

1, 2 (from TCH to Port of St. John's), 100, 340, 350, 430 (TCH at Deer Lake to St. Barbe ferry terminal), 500 (Trans Labrador Highway), 510

Intermodal linkages

- Portugal Cove Rd from TCH to St. John's Airport;
- Route 450A from TCH to Port of Corner Brook;
- Route 340 from TCH to Lewisporte Marine Terminal;
- Route 350 from TCH to Port of Botwood.

Nova Scotia:

NHS Highways

101, 102, 103, 104/Trunk 4, 125/105 (Sydney to North Sydney), 106, 111(Victoria Rd to 118), 118, 303

Intermodal linkages

- Joseph Howe/Kempt/Barrington/Lower Water/ Hollis Sts. from Highway 102 to Port of Halifax;
- Dartmouth - Rtes 111 & 322 from Rte 118 to Port of Halifax (Autoport)

Prince Edward Island:
NHS Highways

1, 1A, 2, 3

Intermodal linkages

- Brackley Point Road from Route 1 to Charlottetown Airport

New Brunswick:
NHS Highways

1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95

Intermodal linkages

- Municipal streets to Port of Saint John from East side Route 1 to Port of Saint John – East side;
- Municipal streets to Digby ferry & Port of Saint John from West side Route 1 to Digby Ferry/Port of Saint John - West side;
- Route 111 from Route 1 to Saint John Airport;
- Nevers Road & Route 102, from Route 2 to Fredericton Airport;
- Route 15, Harrisville & Dieppe Blvd, Route 132 from Route 2 to Greater Moncton International Airport;
- Turgeon Rd/Hwy 134 from Route 11 to Port of Belledune.

Border crossings

Woodstock, St. Stephen, Edmundston

Strategic Railways

Railways, an integral component of a multi-modal system, connect marine ports to markets directly and to highways through trans-load and inter-modal facilities, such as the major terminal in Moncton that serves users from three of the Atlantic provinces. VIA Rail also provides an alternate form of passenger travel. Moncton is the 6th largest revenue generating station on the entire VIA Rail system. With the exception of VIA Rail, a federal Crown Corporation, the railways in Atlantic Canada are owned, operated and maintained by the private sector.

The strategic railways in Atlantic Canada are listed below and mapped in Appendix "B", Map 2:

Nova Scotia:
Canadian National Railway; Windsor & Hantsport Railway; Cape Breton & Central Nova Scotia Railway, VIA Rail

New Brunswick:
Canadian National Railway; New Brunswick Southern Railway; Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc; New Brunswick East Coast Railway; Montreal, Maine and Atlantic Railway, VIA Rail

Newfoundland & Labrador:
Québec North Shore and Labrador Railway

Strategic Airports

Airports are the infrastructure link for air carriers providing passenger and freight service quickly and over long distances. The National Airport System (NAS) is comprised of airports that the federal government has considered critical to the air transportation system in Canada and it has retained ownership but leases them to not-for-profit Canadian Airport Authorities (CAA) to operate and maintain. Unlike the NAS airports, the federal government has transferred both ownership and operation of the regional / local airports to local airport authorities comprised of private and municipal interests. The airports with scheduled air service are eligible for certain capital funding support from the federal government but demand surpasses availability. The regional / local airports are all challenged by capital and operating funding requirements.

The strategic airports in Atlantic Canada are listed below and mapped in Appendix "B", Map 3:

Newfoundland & Labrador:
St. John's, Gander, Deer Lake, Stephenville, St. Anthony, Wabush, Happy Valley-Goose Bay, Port Hope Simpson, Nain

Nova Scotia:
Halifax, Sydney, Yarmouth

Prince Edward Island:
Charlottetown

New Brunswick:
Fredericton, Moncton, Saint John, Bathurst Charlo, St. Leonard

Strategic Marine Ports & Ferry Services

Strategic marine ports support import and export cargo and passenger movements. With appropriate road and rail connections, they are integral components of the transportation network. Similar to the airports, the federal government owns the Canada Port Authority (CPA) ports that are operated by not-for-profit organizations. These local port authorities are comprised of private and municipal interests, which are responsible for their operation and maintenance. Regional cargo ports are owned, operated and maintained by private interests. For a maritime economy such as Atlantic Canada, marine ports are vital not just for trade but also for interprovincial and international ferry services, which provide yet another strategic transportation alternative to connect the region. For Newfoundland and Labrador, certain intra-provincial ferry services are deemed strategic due to geographic factors.

The strategic marine ports in Atlantic Canada are listed below and mapped in Appendix "B", Map 4:

Newfoundland & Labrador:
St. John's, Come By Chance, Whiffen Head, Corner Brook, Lewisporte, Botwood, Holyrood, Happy Valley Goose Bay

Nova Scotia:
Halifax, Strait of Canso, Syndey

Prince Edward Island:
Charlottetown

New Brunswick:
Saint John, Belledune, Bayside, Dalhousie

The Strategic Ferry Routes in Atlantic Canada are listed below and mapped in Appendix "B", Map 5:

Newfoundland & Labrador and Nova Scotia:
Port aux Basques/North Sydney

Argentia/North Sydney

Newfoundland & Labrador and Quebec:
St. Barbe/Blanc Sablon

Newfoundland & Labrador and St. Pierre & Miquelon:
Fortune/St. Pierre

Nova Scotia and Maine:
Yarmouth/Bar Harbor

Yarmouth/Portland

Prince Edward Island and Nova Scotia:
Wood Islands/Caribou

Prince Edward Island and Quebec:
Souris/Îles de la Madeleine

New Brunswick and Nova Scotia:
Saint John/Digby

Challenges Facing Transportation in Atlantic Canada

The challenges to transportation in Atlantic Canada are threefold: long-term, sustainable and sufficient funding; updated policies and regulations; and service enhancements – all in support of economic and social development in Atlantic Canada with benefits for all of Canada.

Funding Challenges

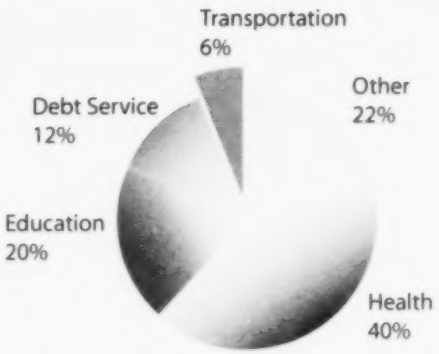
The major challenge is long-term, sustainable and sufficient funding. Governments and private sector providers of transportation infrastructure are all facing a similar challenge: how to maintain and sustain infrastructure in the long term given the need and available funding sources.

Billions of dollars are needed for transportation infrastructure enhancements in Atlantic Canada. It is estimated that $4.4 billion (2005 dollars) is needed to rehabilitate the National Highway System alone in Atlantic Canada. This includes $2.0 billion in New Brunswick, $1.2 billion for Newfoundland & Labrador, $1.0 billion for Nova Scotia, and $0.2 billion for Prince Edward Island. This amount does not include the significant investment requirements for highways that are not part of the NHS, constituting over 90% of the total highway network in the region. The financial burden of building and maintaining the full network falls primarily to provinces, as ownership of roads is divided on the basis of 83% provincial/16% municipal/1% federal.

In Atlantic Canada, there are also issues with the long-term viability of strategic small airports, short line railways, certain marine ports. and ferry services that are also facing funding challenges.

Provincial governments in Atlantic Canada spend over $1 billion annually on transportation, primarily on highways, in their efforts to sustain the system, which is more than they collect in provincial fuel taxes and licensing fees.It is essential that the Federal government continue to be a funding partner as a transportation infrastructure funding deficit, as identified in the COF's 2005 Strategy, continues to be an issue

Figure 1: Approximate average program expenditures by Atlantic Canadian governments



With health and education investments continuing to account for the vast majority of public spending (Figure 1), the region's governments must find ways of ensuring that transportation is adequately funded now and in the future.

In its 2007 Budget, the Federal Government announced establishment of a 7-year $33 Billion Infrastructure Plan, with transportation specifically identified as a prominent component of this Plan. This announcement constituted a significant milestone in that it not only represented an unprecedented level of federal support, but it also embodied the fundamental principle of ensuring long-term, predictable funding. These decisions were made in response to the position advanced by the COF and sustained representations by all provincial and territorial transportation departments to the Federal Department of Transport.

The Federal Infrastructure Plan is a major step forward in helping the Atlantic Provinces to begin a renewed effort to address transportation infrastructure challenges, in recognition of fact that this infrastructure forms the backbone of the economy. A significant gap still remains between available funding and investment needs, but the foundation laid by the Infrastructure Plan provides the essential launching pad for moving ahead collectively on the path to tackling the infrastructure deficit. There is concern over delays in the development of the new federal program criteria, project selection and release of federal funding. The federal government must streamline and accelerate these processes if funding is to be utilized in a timely manner.

One of the key components that will help narrow the gap further between available federal funds and infrastructure needs will be the Atlantic Gateway and federal funding support provided through that program. Atlantic Premiers have spoken about this recently when they met in December, 2007. They called for accelerated investment via the Atlantic Gateway by the federal government for priority infrastructure projects.

Policy and Regulatory Challenges

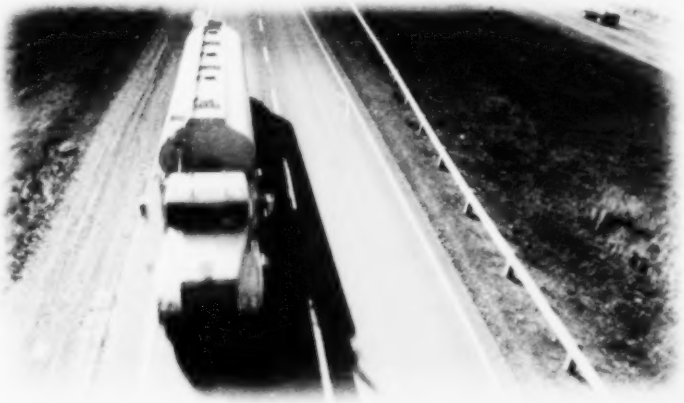
Policies and regulation guide how infrastructure is used and managed, and ensure the safety and security of the travelling public. Appropriate policies and regulations will support efficient, effective, safe and secure use while facilitating trade and development. Following are the areas identified for continuation of current initiatives or improvement.

Highway Policy

Harmonization of regulations respecting vehicle weights and dimensions, and simplification of regulatory burden throughout eastern Canada and the New England states

The Atlantic Committee on Vehicle Weights and Dimensions succeeded in implementing uniform vehicle weight and dimension rules in all Atlantic Provinces in early 2002. The Committee is currently finalizing uniform special permit conditions for the movement of indivisible, over-dimensional loads within Atlantic Canada. Implementation of the concept of a "regional" permit will be pursued with the ultimate objective of allowing a special permit in one province to be recognized and accepted in the other three provinces. The Committee will be working on uniform permit conditions for non-conforming vehicles as well as overweight load permits. A uniform system regarding escort vehicles for oversize/overweight loads is being developed for the Atlantic region with uniform requirements such as driver qualifications and vehicles markings.

There are also important policy issues outside of Atlantic Canada, including Route 185 in Quebec, which is the external Trans-Canada Highway connection for the entire Atlantic region. Completion of the twinning of Route 185 in a timely manner is essential to maintain and support developing trade patterns. Also, the Trans-Canada Highway in Quebec is weight restricted during the spring. This has a direct negative impact on the economy of Atlantic Canada. Quebec is the only province that applies that restriction to the Trans-Canada Highway.



Increased allowable vehicle weights on highways in the United States, specifically Maine, need to be sought as well. Certain Interstate highways allow 100,000 lbs (45,360 kg), while Interstate 95 connecting to New Brunswick is still only allowing 80,000 lbs (36,290 kg). Interstate 95 is the only interstate highway connecting to Atlantic Canada, therefore the weight limits place considerable restrictions on the region's primary freight

connection to its major trading partner, the United States. This has direct negative impacts on the economy of Atlantic Canada and does not support the developing NAFTA trade corridor.

More use of Intelligent Transportation Systems (ITS) and transportation technology

The use of ITS, such as Road Weather Information Systems (RWIS), allow improved management of highway maintenance operations, improved highway safety, and provide traveller information. As well, enhanced scale operations with more Weigh-in-Motion (WIM) systems on major routes can expedite the flow for legal weight loads by allowing bypass of scale facilities and have been shown to greatly reduce carrier costs. Safety is enhanced through a random audit process. Since not all vehicles are reporting, enforcement personnel have more time for safety inspections. This technology benefits all users.

Railway Policy

A legislative and policy framework that balances the interests of rail users, including rail users who access the national system via short lines, with the national carriers

Many shippers across Atlantic Canada are dependent upon the rail mode to move their products to market. The long distance to market, high volume of products shipped and low value of these products makes rail the mode of choice.

Only two of the four Atlantic Provinces have access to a Class I carrier and this access is limited to one carrier, Canadian National. The current proposed amendments to the rail provisions of the *Canada Transportation Act* are expected to provide improved shipper recourse to the Canadian Transportation Agency in situations where competition is weak or absent and shippers have issues with carriers concerning rates and service. Federal policies must do more to ensure that the interests of rail users are balanced with those of the national rail carriers.

As short line railways are often captive to Class I railways to transport freight to and from their lines, these short line rail carriers require effective regulatory recourse if faced with rate and service issues that unfairly restrict freight movement. Governments must be prepared to support all railways in their efforts to seek improved freight movement. An option, for example, could be co-production agreements between CN and the Atlantic short lines to improve access to Halifax and Saint John.

Canada/U.S. Border Policy

Initiatives to improve border efficiency while not compromising security

Because of Atlantic Canada's dependence on exports to the United States and the growing NAFTA, European Union - NAFTA and the Suez Express trade networks, the timely and secure movements of people, goods and services across the Canada-U.S. border is integral to the economy of Atlantic Canada. Initiatives are needed to improve efficiency of these trade flows without compromising security.

Currently there are border inspection policy issues that restrict the free flow of rail freight from Atlantic Canada through Maine to destinations in Quebec. These issues include the requirement by the U.S. government for a complete and comprehensive cargo manifest for sealed rail cars, even though the final destination of cargo is in Canada. This has adversely affected a highly successful intermodal rail service due to the volumes of paperwork required for transit. The federal government must continue to take steps to resolve this issue soon to avoid further negative trade impacts.

Work is underway at the St. Stephen/Calais border crossing to construct a new crossing. The agreements call for this work to be completed by the end of 2008. The road work and the new bridge will meet that target. The Canadian Border Services Agency has confirmed they will have their facility operational

by the end of 2008. There is concern that the U.S. customs facility may not meet the agreed completion date.

Air Policy

International / trans-border air policy liberalization

Many countries, including the United States, are avidly pursuing "open skies" type agreements. International air policy liberalization will foster an innovative and competitive air transportation environment that will benefit all users and the communities housing these services. The federal government's new international air policy "Blue Sky" will be a key factor in future growth. New air services for strategic airports in Atlantic Canada are being pursued and federal policy support to that end is necessary.

Further liberalization of Canada's air bilateral agreements is needed. Negotiations must take into consideration an overall "value-for-value" exchange of benefits, as opposed to the narrow concept of "carrier benefits," and must also consider regional needs and perspectives within the nation. Opportunities to expand air bilateral agreements as they relate to air cargo must also be considered.

The federal government must also, over the longer term, explore the development of an open North American aviation market and eventually, a multilateral approach to "open skies." It is also important for Canada to conclude an open skies agreement with the European Union.

Small airport viability

The viability of Canada's small airports is an issue of importance across all jurisdictions, including the four Atlantic Provinces. As an integral part of the nation's air transportation system, small airports require access to long-term and stable capital funding as well as appropriate policy and regulatory support. This will require involvement by all three orders of government and the private sector.

In September 2004, the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety agreed that the viability of small airports is a shared responsibility. Each province and territory and the federal government participated in a national study which was released in September 2006. Recommendations included ensuring small airports were eligible for certain federal funding support programs.

Federal Air Revenues and Charges

In the interest of preserving a healthy and competitive aviation system in Canada, the aviation policy and regulatory environment must be reviewed, with a focus on reducing the discrepancy between the money removed from the system and invested back.

In May 2005, the federal government announced a new airport rent policy that revised the formula for calculating the rent received from National Airport System (NAS) airports. The new formula will provide NAS airports across the country with reductions over the long term. However, the issue of airport rent is still a significant one for stakeholders nationwide and further negotiations must be undertaken to address residual concerns.

Aviation regulations that impose costs on airports and air carriers, and consequently, other users, are also issues for many airports and carriers. While many regulations are viewed as necessary and desirable, this is not always the case. It is

incumbent upon the federal government to take a cautious and considered approach to regulation, while considering the merits of providing financial compensation for new regulatory requirements.

Despite some reductions, the Air Travelers Security Charge (ATSC) continues to place an additional cost on this mode of transportation. The security of airports is a national issue and related costs should be funded from general revenues and not by air passengers alone.

Canada Border Services Agency (CBSA) level of service and cost recovery policy at Atlantic Canadian airports

Until recently only one National Airport System airport in Atlantic Canada had access to 24/7 customs service (Gander International) The Halifax Stanfield International Airport received these services in April, 2007. More Atlantic Canada airports need significant enhancements regarding CBSA services to be able to attract and retain international air services. In meeting the demands for customs services that fall outside an airport's core hours of service, the CBSA implements a full-cost recovery policy. This system is inequitable across the country.

There are several airports in Atlantic Canada that are disadvantaged by this cost recovery regime. With limited or no CBSA service, smaller airports have difficulty attracting and retaining trans-border and international air service. These cost recovery fees, which range from $300 to $4,500 per flight, can be sufficient reason for airlines to favour airports with 24/7 CBSA service outside Atlantic Canada.

A lack of efficient international and trans-border air service can act as a deterrent to economic growth in Atlantic Canada. The federal government must review the base services provided by CBSA at Atlantic Canadian airports with the intent of providing CBSA services on an equitable basis.

The CBSA level of service and cost recovery policy is also an issue for other modes, including certain of the region's marine ports, particularly those smaller ports that receive cruise ship traffic.

Marine Policy

Borrowing limits for Canada Port Authority (CPA) ports and innovative financing tools

Ports are an important part of Canada's transportation system as key connectors to the global marketplace. As the emerging trade patterns discussed earlier develop, the role of these ports is expected to increase. Changes in federal policy are needed to ensure that Canada's ports remain viable and have the capacity to pursue growing opportunities, such as short sea shipping.

CPA ports are currently constrained in the amount they can borrow for capital projects by the terms of their Letters Patent. While CPA ports can request an increase in their borrowing limits by applying to the federal Minister of Transport, the process can be long and cumbersome.

Pending amendments to the *Canada Marine Act* attempt to address this issue. Under the proposed amendments, a tiered approach will be implemented that will permit larger CPA's to move to a commercially-based borrowing regime while smaller CPA's will be subject to a code that governs borrowing rather than a fixed borrowing limit, as well as enhanced accountability requirements. The Atlantic Provinces believe that eliminating the borrowing limits for CPAs and replacing them with whatever level of borrowing is acceptable in the market will allow the ports to better respond to future growth and development opportunities.

Federal participation in port investments of national significance

U.S. governments at all levels consider their ports to be vital parts of the transportation system. American ports have access to a variety of financing mechanisms, including the ability to issue tax-free revenue bonds. In order to ensure that Canadian ports are able to realize future business opportunities, the federal government must create a policy and regulatory environment that allows CPA ports to access innovative and flexible financing tools.

Under the existing *Canada Marine Act*, CPA ports do not have access to federal funding or loan guarantees. Pending amendments to this legislation

would allow these ports to apply for contribution funding related to infrastructure, environmental sustainability and the implementation of security measures.

These are important first steps in allowing ports access to the capital funding they require to finance infrastructure that will allow them to effectively serve customer needs and take advantage of growth in various areas of port traffic.

Short sea shipping

With the developing trade networks discussed under the vision, short sea shipping is expected to play an increasing role in the transportation of goods along the east coast of North America. As larger container ships enter service, a hub-and-spoke model could develop for container traffic. The largest ships will call at a very limited number of ports, with smaller ships dispersing their cargoes to local and regional ports. There may be a need for these ports to acquire or improve container-handling capabilities. The national governments in Canada and the United States need to address policy and regulatory changes to allow this mode of transportation to develop to its fullest potential.

Inter-provincial/international ferry links

Inter-provincial and international ferries are an important example of short sea shipping. Several such services in the Atlantic provinces provide a valuable, shorter, alternate transportation route for people and goods. Ferries also serve as a strong catalyst for tourism development.

In recent years the federal government has taken steps to reduce funding support for ferry services, with potentially serious consequences for the region. Key stakeholders have banded together to present forceful representations to prevent planned cutbacks from actually occurring. The Atlantic provinces will continue to be vigilant in ensuring that the federal government fully understands the significant contribution these services make to the regional and national economy and provides long-term financial support commensurate with their importance.

Atlantic Canada Service Challenges

The greatest challenges on the service side relate to the availability of a seamless, multi-modal transportation network that provides a choice of services that respond to users' needs. Such a system will facilitate efficient, effective, safe, secure and environmentally responsible choices among users. The lack of adequate service options among modes will lead to sub-optimal transportation choices. In support of economic and social objectives and international competitiveness, both the public and private sectors will have to be responsive to the needs of users and proactive in addressing service issues.

Improving air services to larger Canadian, U.S., and international markets

Regional access to larger Canadian, U.S. and international markets is crucial for the economy of Atlantic Canada. This includes retaining and expanding direct passenger air service to Toronto, Montreal, and Ottawa and other key centres.

Since the United States is Canada's largest trading partner, the availability of adequate direct air service between the two countries is essential. As well, increased service between Atlantic Canada and other growing international markets in Asia and Europe is necessary to ensure emerging trade opportunities can be fully developed by Atlantic Canada. For example, Newfoundland and Labrador wish to re-establish their link with the United Kingdom.

Ensuring an adequate service level is maintained for constitutionally guaranteed transportation services

The role of the federal government must be maintained and strengthened in providing constitutionally guaranteed ferry service between Newfoundland & Labrador and mainland Canada. The federal government, through its budget decisions, directly impacts funding and service levels, which in turn, impacts access to and from Newfoundland & Labrador. The importance of this key constitutionally guaranteed link to the mainland is underlined by the lack of multi-modal transportation alternatives. Fares on the Marine Atlantic Inc. service between Nova Scotia and Newfoundland must be kept at reasonable levels and an aggressive Vessel Replacement Strategy is required.

Sustaining ferry services

Both the Wood Islands / Caribou and Saint John / Digby ferry services have been identified as strategic ferry services in the COF's national transportation strategy. The Wood Islands / Caribou service is an important service link to eastern PEI and northeastern Nova Scotia for economic and tourism reasons and provides the only link to the mainland should the Confederation Bridge be out of service for an extended period of time. The Saint John / Digby run provides a significant inter-modal service alternative for passengers and commercial users and is a strong tourist attraction. Long-term, predictable federal funding of these strategic inter-provincial ferry services needs to be achieved.

The inter-provincial ferry service operating between St. Barbe, NL and Blanc Sablon, Quebec is a critical link for the residents on the Quebec North Shore and the South Coast of Labrador. Residents rely on this service to access goods and services as well as to bring tourists to their region.

Within Newfoundland and Labrador there are 19 vessels which provide ferry service to a number of isolated communities, and establish critical transportation links between the island and Labrador because of the province's vast geography

Sustaining strategic small airports in Atlantic Canada

The viability of strategic small airports remains a concern for Atlantic Canada. In collaboration with the private sector, all orders of government must be willing to address policy and regulatory issues that affect small airports in Atlantic Canada. Small airports service important roles regarding medivac services, forest protection, general aviation and tourism.

Sustaining scheduled air service in smaller regions of Atlantic Canada

Over the last 10 years, there has been a dramatic decrease in the amount of scheduled passenger air service available in certain regions of Atlantic Canada. There are opportunities for the provision of passenger service, and air carriers will be encouraged to recognize these business opportunities and implement new services. The cost of air travel between smaller regions and larger communities that house most essential medical services, education and institutions is also a significant concern.

Sustaining VIA Rail Service

VIA Rail continues to attract significant ridership levels in the areas of Atlantic Canada that it serves. It is important that VIA Rail service continues as an alternate mode of passenger transportation. The existing service from Montreal – Campbellton – Moncton - Halifax (the Ocean) should be increased to daily service. Further enhancements should consider a new daily service from Montreal via Edmundston and Grand Falls to Moncton during the peak tourist season.

Intercity bus scheduled services across the region

Intercity bus scheduled services provide a valuable and affordable public transportation service to many communities across the Atlantic region and beyond. This transportation alternative will continue to play an important part of a comprehensive multi-modal transportation network across the region.

Urban transit

Urban transit services are provided throughout Atlantic Canada and are being enhanced through federal funding. Appropriate funding levels directed at this passenger transportation alternative should encourage its use in the Atlantic Provinces with the objective of preventing the congestion and pollution problems currently experienced in larger urban centers.

Action plan

Transportation is a key enabler of economic and social development. This Atlantic Canada Transportation Strategy is a blueprint for guiding public and private sector collaboration on critical transportation funding, as well as policy, regulatory, and service requirements, thereby enabling the economy of Atlantic Canada to build on its strengths and opportunities, with benefits for all of Canada.

All provinces and territories have developed common positions on a range of national transportation issues. The Atlantic Provinces have been active participants in achieving consensus and developing these positions and they are included in this paper.

The Most Pressing Need

The most pressing need at this time is the region's strategic highways and needed rehabilitation funding to restore them to their design service levels. All across Canada, rehabilitation requirements are outstripping current sources of funding. For Prince Edward Island and the island of Newfoundland, which have no direct rail access, the reliance on highways is even greater for the movement of freight and passengers.

Other national priorities of particular importance to Atlantic Canada are:

- Sustained funding sufficient to address the long-term transportation infrastructure needs across all modes;
- Further air policy liberalization;
- Reduction/elimination of airport rents;
- Strategic small airport sustainability through partnered initiatives;
- Canada Border Services Agency (CBSA) level of service enhancements at airports and ports and application of their cost recovery policy;
- Enhanced financial flexibility for Canadian Port Authorities;
- Attaining full recognition of the unique role of international and inter-provincial ferry services in Atlantic Canada, including constitutionally guaranteed service, and securing the long term federal financial commitment commensurate with this role;
- Improved Canada-U.S. Border Efficiency;
- Improving the rail system freight flows regionally, nationally and internationally;

Additional issues the Government of Canada needs to assist in correcting include:

- The upweighting of Interstate 95 in Maine from 80,000 lbs to 100,000 lbs from the New Brunswick border to Augusta, Maine;
- The timely completion of the new U.S. border facility in Calais, Maine;
- Work with the Province of Quebec to have spring weight restrictions removed from the National Highway System and most particularly the Trans Canada Highway; and
- Work with the Province of Quebec under the Continental Gateway initiative to accelerate the completion of the twinning of route 185 between the New Brunswick border and Rivière-du-Loup.

- Sustaining and expanding VIA Rail service.

The Atlantic Provinces are also co-ordinating efforts on transportation measures within the region. Priorities for regional co-operation include:

- The Atlantic Gateway, incorporating a balanced approach that benefits each province;
- The Atlantic Harmonized Trucking Strategy;
- Assessing the potential for developing short-sea shipping;
- Assessing future prospects for short line railways;
- Increased use of Intelligent Transportation Systems.

A Call for Action

For Atlantic Canada to be successful in developing a multi-modal transportation system that will support regional and national economic growth, new partnerships among the Atlantic provinces, the federal government, municipalities and the private sector will be essential.

Provincial governments

Provincial governments in the region collectively invest over $1 billion annually in transportation, primarily on highways, in their efforts to sustain the system. This is more than they collect in provincial fuel taxes and licensing fees. This funding will have to be increased if the strategic objectives identified here are to be addressed in a timely fashion. New, collaborative approaches to funding and service delivery with other orders of government and the private sector need to be identified. As well, policy and regulatory initiatives must be complementary to the achievement of these objectives.

Federal government

While current federal funding programs are welcomed, additional and sustained federal funding is needed to address the transportation infrastructure deficit. Accelerated federal approvals regarding current funding programs are also important. Early access to additional funding via the Atlantic Gateway initiative is essential.

The federal government must ensure its policies and legislation reflect and support the region's requirements.

The federal government must also intervene with others, external to the Atlantic Provinces, in support of priorities to enhance economic opportunities for Atlantic Canada, and in fact, for all of Canada.

Municipal governments

Municipalities have responsibility for various aspects of transportation within their jurisdictions and have a lead role to play in the local movement of freight and passengers. They need to continue to be active partners with provincial governments in local and regional transportation planning and funding for strategic transportation infrastructure.

The private sector

The transportation industry needs to continue to be innovative in the provision of freight and passenger services in Atlantic Canada, seeking a more multi-modal approach and increased efficiencies. As well, private sector interests in transportation need to participate more fully with governments in identifying funding alternatives for the provision of infrastructure and providing suggestions on policy and regulatory initiatives.

Appendix A: Strategic Infrastructure Criteria

Strategic National Highway Criteria

For a highway to be included in the National Highway System it must meet criteria agreed to by the Council of Ministers in Calgary in September 2005. The criteria were endorsed by the provincial and territorial premiers in the COF national transportation strategy document in December 2005. The criteria for these routes and linkages are:

Existing routes that connect to:

- Capital cities;
- Major provincial population centres defined by Census Metropolitan Area and Census Agglomerations (CMA/CA), representing a population of at least 50,000 with an urban core representing at least 50% of this total, or urban area of at least 5% of the jurisdiction population;
- Economic Activity, based on population adjusted by high average income and CMA/CA with a high incidence of the labour force engaged in tourism;
- Major land border crossings with $2 billion worth of foreign trade (imports and exports) and tourism, carried by the road mode.

And existing highways which:

- Are classified as primary or arterial highways (by function) by the provincial or territorial jurisdiction, and either
  - Provide a connection (shortest route) from a Census Agglomeration to the nearest Census Metropolitan Area, or:
  - Serve 5% of the population of a jurisdiction, and
  - Have at least 200 trucks per day (AADTT), and
  - Have a seasonal peak increase in traffic of at least 25%

And existing or planned routes (that have passed environmental impact assessment) that:

- Are arterial highways (by function), and
- Provide year round service, and
- Are the only primary connector for the region, or
- Are the only primary connector to an adjacent province or territory, and

Satisfy one or more of the following:

- Provides access to 20% of the jurisdiction's area, or
- Provides access to 10% of the jurisdiction's population, or
- Supports $150 million per year in economic activity for the region (exports), or
- Supports 5% of the provincial or territorial GDP

The National Highway System (NHS) also includes linkages that connect the NHS to intermodal facilities and to border crossings that meet the following criteria:

Airports

- An existing roadway link (shortest route) to a National Airport System airport, or
- An existing roadway link (shortest route) to a non-NAS airport which has a minimum 200,000 passengers per year or 50,000 tonnes of freight

Marine Ports

- An existing roadway link (shortest route) to a Canada Port Authority port, or
- An existing roadway link (shortest route) to other ports which have a minimum 100 trucks per day (in each direction) or 50,000 TEU's of freight per year, or
- Existing roadway links (shortest routes) to ferry terminals at both ends of an interprovincial ferry service which provides a connection between two routes on the National Highway System

Rail

- An existing roadway link (shortest route) to an existing Class 1 railway freight terminal which has a minimum of 100 trucks per day (in each direction) or
- 50,000 TEU's of freight per year

Border Crossings

- Crossings that carry a minimum of $500 million in trade and tourism per year and are open 24 hours; -or-
- Crossings that carry a minimum of 1.5 million vehicles per year

Strategic Railway Criteria

The criteria for inclusion in the National Strategic Rail Network as defined by the COF are:

- Core inter-regional line (class 1 rail lines); or
- Non-core line to territories, U.S. or alternate international gateway; or
- Class 1 railway freight terminal with a minimum of 100 trucks per day (in each direction); or
- Class 1 railway freight terminals with a minimum of 50,000 TEUs of freight per year or its equivalent in weight; or
- Non-Class 1 rail lines (short lines) and freight terminals that connect to Class 1 lines and carry a minimum of 25,000 car loads per year or its equivalent in weight
- Intercity rail passenger lines and terminals that serve a minimum of 50,000 people per year; or
- Accommodate $50 million in tourism value per year

Strategic Airport Criteria

The criteria for inclusion in the National Strategic Air Network as defined by the COF are:

- Existing NAS airports,
- Non-NAS airports located in provincial/territorial capitals, or
- Non-NAS airports with a minimum of 200,000 passengers per year,
- Non-NAS airports with a minimum of 50,000 tonnes of freight per year,
- Second largest airport in province/territory, or

- Designated polar or high latitude overflight emergency or alternate stop,
- Other major regional hubs

Strategic Marine Port Criteria

The criteria for inclusion in the National Strategic Marine Network as defined by the COF are:

- Existing CPA ports, or
- Non-CPA ports with a minimum of 100 trucks per day (in each direction), or
- Non-CPA ports with a minimum 50,000 twenty-foot equivalent units (TEUs) of freight per year or equivalent in weight, or
- Busiest port of significance to the economy of each province/territory handling interprovincial or international trade, or
- St. Lawrence Seaway

Strategic Ferry Services Criteria

The criteria for inclusion in the National Strategic Marine Network as defined by the COF are:

- All Canadian-owned interprovincial/ international ferries and associated infrastructure (year-round or seasonal), or
- Intra-provincial ferries and associated infrastructure that connect directly on both ends to a NHS road

Regional Hub Airports

As part of the definition of nationally strategic airports, the COF's National Transportation Strategy **included other major regional hubs** as one of the criteria for inclusion as a strategic airport. Regional hubs are defined by each province in Atlantic Canada based on the transportation needs of each province.

For Nova Scotia, this includes Yarmouth. The Yarmouth International Airport had scheduled passenger service from 1946 to 2003. In December 2005, three municipalities in the area reached an agreement with the Yarmouth Airport Commission whereby they will assume responsibility for operation of the airport and guarantee base funding for ten years.

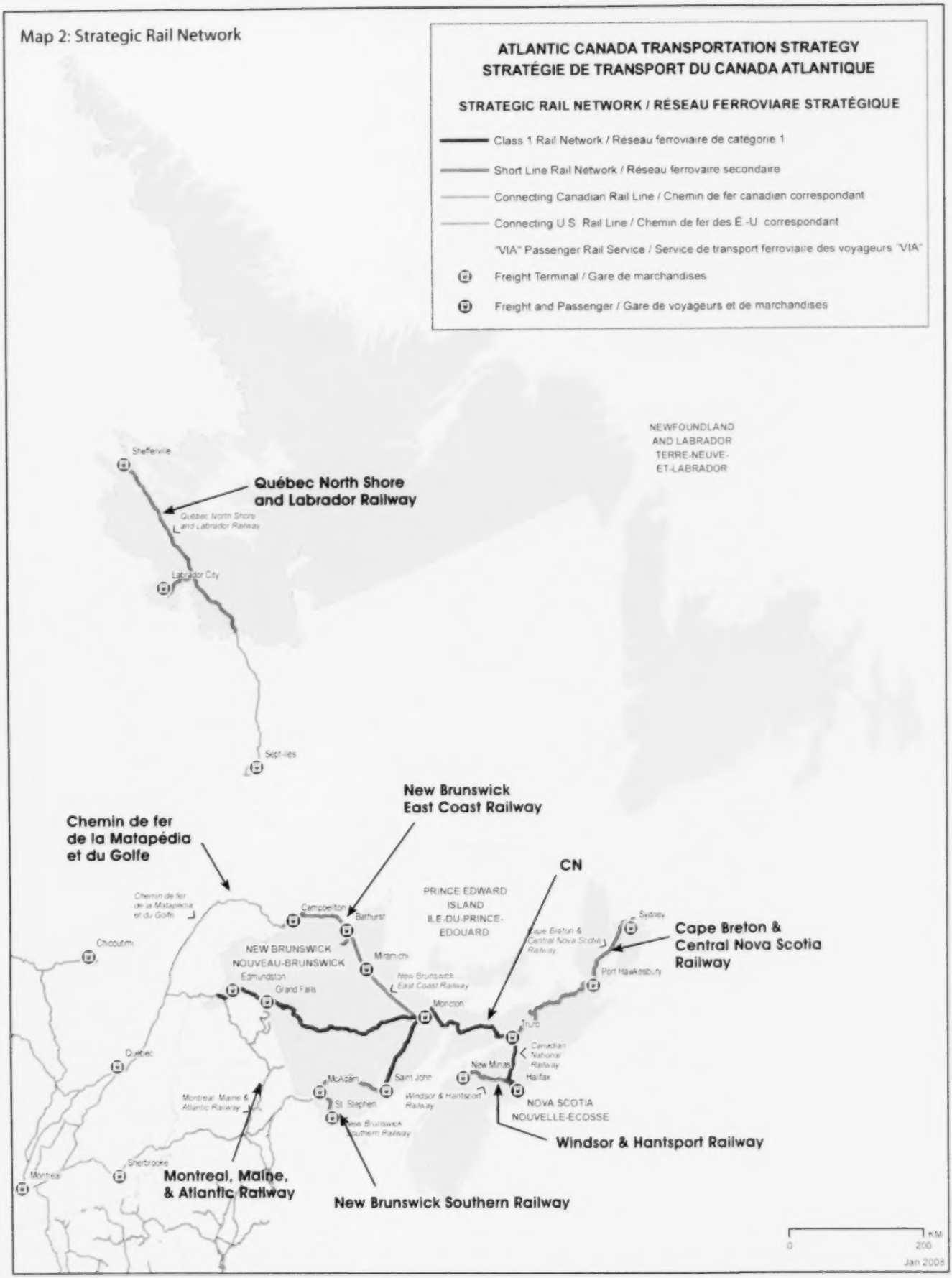
For New Brunswick, this includes Bathurst, Charlo and St. Leonard. Bathurst currently hosts scheduled passenger service with Air Canada Jazz, and is central for northeastern New Brunswick. St. Leonard had scheduled passenger service until 2003, and is strategic based on geographic and population coverage in northwestern New Brunswick.

The designation of regional hub airports in Newfoundland and Labrador is dictated by geographic factors. While passenger volumes may be low, airports are a critical link in connecting the province's vast geography. These airports are: Stephenville, St. Anthony, Wabush, Happy Valley-Goose Bay, Port Hope Simpson and Nain.

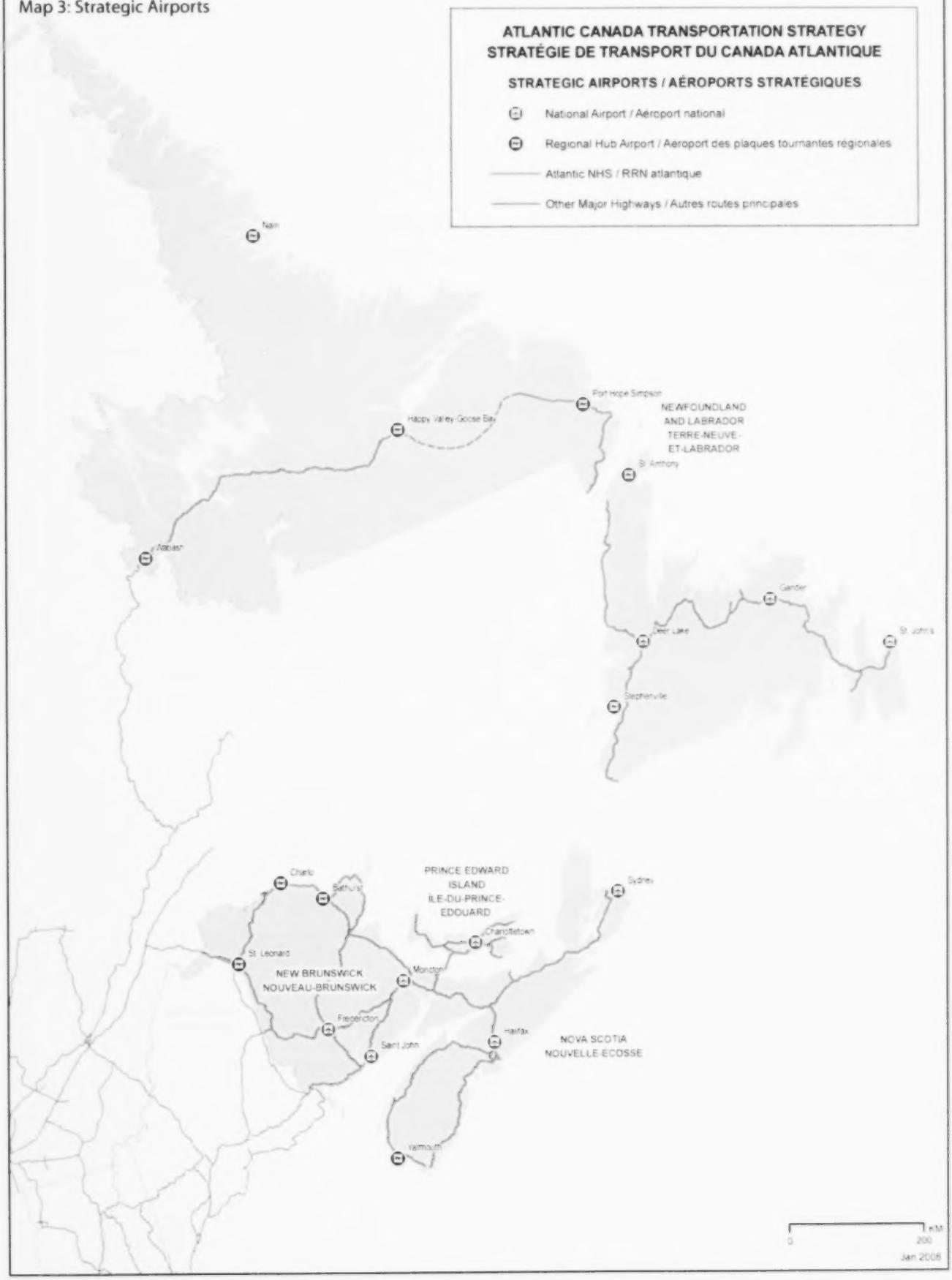
Appendix B: Maps

Map 1: Strategic Highways

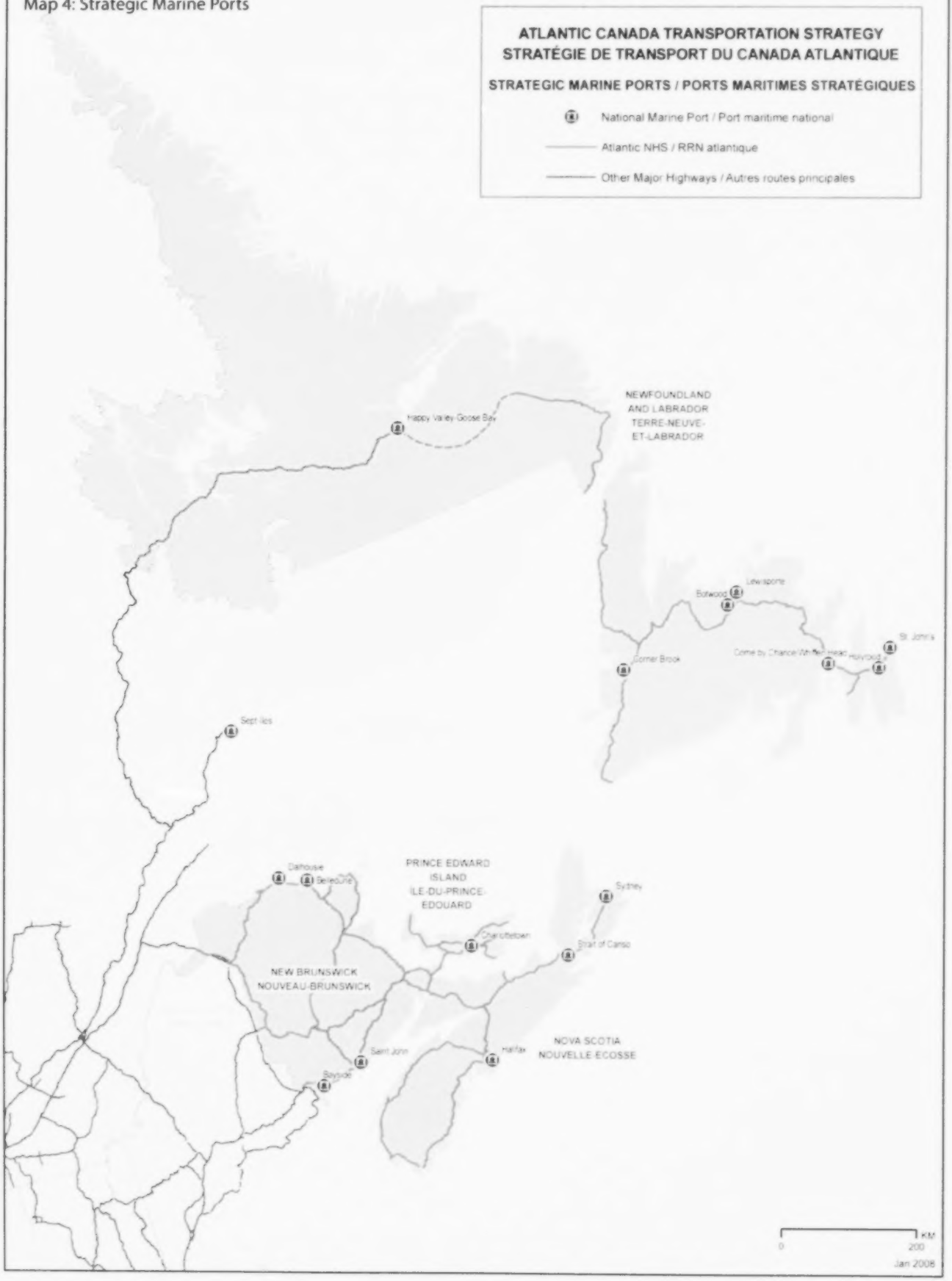
Map 2: Strategic Rail Network



Map 3: Strategic Airports



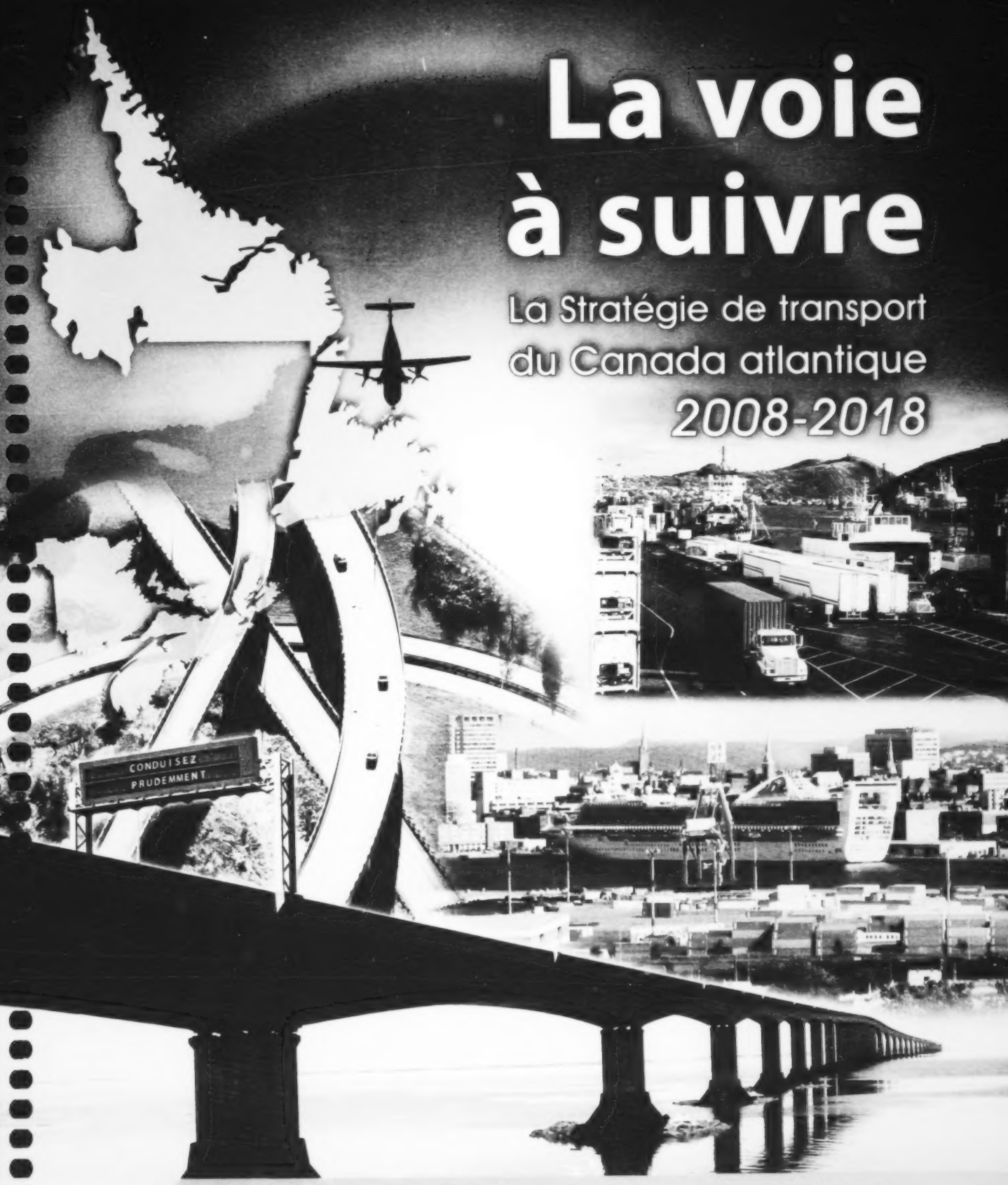
Map 4: Strategic Marine Ports



Map 5: Strategic Ferry Services

La voie à suivre

La Stratégie de transport du Canada atlantique 2008-2018



Newfoundland Labrador

New Nouveau Brunswick CANADA

NOVA SCOTIA

Prince Edward Island CANADA

ERRATA

À la page 8 du document intitulé *La voie à suivre : La Stratégie du transport du Canada Atlantique 2008-2018*, la phrase suivante : « Dans le cas des provinces comme l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador, qui n'ont aucun accès ferroviaire direct, la dépendance vis-à-vis des routes est encore plus grande pour la circulation des marchandises et des passagers » devrait se lire comme suit : « Dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard et de l'île de Terre-Neuve, qui n'ont aucun accès ferroviaire direct, la dépendance vis-à-vis des routes est encore plus grande pour la circulation des marchandises et des passagers. »

À la page 19, la phrase suivante : « Certaines provinces comme l'Île-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador, qui n'ont aucun accès direct aux services ferroviaires, dépendent encore plus des routes pour la circulation des passagers et des marchandises » devrait se lire comme suit : « L'Île-du-Prince-Édouard et l'île de Terre-Neuve, qui n'ont aucun accès direct aux services ferroviaires, dépendent encore plus des routes pour la circulation des passagers et des marchandises. »

La voie à suivre

La Stratégie de transport du Canada atlantique

2008-2018

Newfoundland Labrador

New Nouveau Brunswick

NOVA SCOTIA

Prince Edward Island CANADA

New Nouveau
Brunswick

Ministère des Transports

La voie à suivre

La Stratégie de transport du Canada atlantique 2008-2018

Publié par :
Province du Nouveau-Brunswick
Case postale 6000
Fredericton, Nouveau-Brunswick

Imprimé au Nouveau-Brunswick

CNB 3781

Table des matières

Introduction 3

La vision 4

Tenir compte du présent 4

Considérer l'avenir 7

Infrastructure stratégique du Canada atlantique 8

Routes stratégiques 8

Lignes de chemin de fer stratégiques 9

Aéroports stratégiques 9

Ports maritimes et services de traversiers stratégiques . . . 10

Défis du transport au Canada atlantique
Le transport au Canada atlantique 12

Défis financiers 12

Défis concernant les politiques et la réglementation . . . 13

Défis des services au Canada atlantique 18

Plan d'action 21

Appel à l'action 23

Annexe A : Critères définissant l'infrastructure stratégique 24

Annexe B : Cartes 28

Nous sommes très heureux de présenter la Stratégie de transport du Canada atlantique, 2008-2018, une stratégie décennale de transport pour la région de l'Atlantique.

La stratégie présente une vision d'un réseau de transport ultramoderne au Canada atlantique couvrant tous les modes de transport (routier, ferroviaire, aérien et maritime) qui appuie le développement social et économique dans la région et qui a des retombées pour l'ensemble du Canada.

Ce document est le complément d'une stratégie nationale de transport intitulée *Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada*, qui a été dévoilée par le Conseil de la fédération en décembre 2005.

Un système de transport sûr, efficace et viable demeure un élément clé de la prospérité et de la qualité de vie du Canada atlantique. En cette période de mondialisation, cette stratégie nous ouvre une porte vers les autres parties du monde et offre de nouvelles perspectives d'avenir pour le développement et les échanges commerciaux au-delà de nos frontières.

En nous concentrant sur l'infrastructure du transport stratégique de la région, nous avons cerné les défis dans les domaines du financement, des politiques, de la réglementation et des services que nous devons relever pour soutenir l'utilisation actuelle de notre système afin de favoriser les perspectives de développement dans notre région.

La prise de mesures s'impose si nous voulons bien nous positionner pour saisir les nouvelles occasions et relever les défis qui se présentent. Cette stratégie servira de plan pour une future collaboration entre les ministres des Transports de l'Atlantique ainsi qu'avec d'autres partenaires clés, concernant les mesures à prendre pour réaliser notre vision d'un réseau ultramoderne de transport multimodal pour déplacer les personnes et les biens en provenance, à destination et à l'intérieur du Canada atlantique.

M^me^ Dianne C. Whelan
Ministre des Transports et des Travaux de Terre-Neuve-et-Labrador

M. Denis Landry
Ministre des Transports du Nouveau-Brunswick

M. Murray K. Scott
Ministre des Transports et du Renouvellement de l'infrastructure de la Nouvelle-Écosse

M. Ron W. MacKinley
Ministre des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard

Introduction

La Stratégie de transport du Canada atlantique de 2008-2018

Une bonne infrastructure de transport permet d'assurer la circulation des personnes et des biens et la prestation de nombreux services de façon efficace tout en minimisant l'impact sur l'environnement. Une telle infrastructure relie les communautés, les provinces, les régions et les pays. Le transport permet aux entreprises de se développer et de prendre de l'expansion en leur assurant un accès continu aux ressources et aux marchés. Grâce au transport, les personnes peuvent accéder aux établissements de santé et d'enseignement ainsi qu'aux milieux de travail et de loisirs. Le transport est la clé du développement économique et social et d'une bonne qualité de vie.

Pourquoi une stratégie de transport du Canada atlantique est-elle nécessaire?

Après la Stratégie nationale du Conseil de la fédération intitulée *Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada*, les provinces du Canada atlantique, soit Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, ont collaboré à l'élaboration d'une stratégie de transport de 10 ans pour le Canada atlantique. Cette stratégie s'inspire du document national du fait qu'elle est axée sur l'infrastructure, les défis en matière de politiques, de réglementation et de services de la région. Même si chacune des provinces a des priorités et des besoins particuliers en ce qui a trait à l'infrastructure en matière de transport, la présente stratégie reconnaît que chaque province de l'Atlantique dépend grandement des réseaux de transport des autres provinces pour les activités sociales et économiques actuelles et futures.

La stratégie reconnaît les défis auxquels font face le gouvernement national et les gouvernements provinciaux pour ce qui est du financement des réseaux de transport. Elle reconnaît également qu'il faut relever ces défis pour que toutes les régions du Canada contribuent à une économie nationale forte qui demeure concurrentielle sur le plan international. Les structures des échanges commerciaux dans le monde entier sont réalignées et ouvrent des perspectives de développement sans précédent pour le Canada atlantique. La région doit donc être prête à tirer profit de ces possibilités. La stratégie présente un argument incontestable en faveur d'un programme de financement élargi et accéléré qui couvre les besoins de réhabilitation et de développement en infrastructure routière, maritime, ferroviaire, aérienne stratégique dans la région. Elle exige une participation accrue de tous les ordres d'administration ainsi que de la part du secteur privé. Elle appelle aussi la prise de mesures en matière de politiques, de réglementation et de services afin que le Canada atlantique et l'ensemble du pays en tirent des avantages économiques. Le temps est un élément essentiel pour les mesures qui doivent être prises afin que la région ne cède pas les avantages commerciaux existants aux autres territoires qui sont également intéressés.

La vision

Réseau de transport ultramoderne au Canada atlantique qui appuie le développement social et la croissance économique dans la région et qui a des retombées pour l'ensemble du Canada.

La vision

La vision, le moteur de cette stratégie est la réalisation d'une infrastructure de transport pouvant appuyer et développer une économie auto-suffisante du Canada atlantique, ce qui est un élément contributif majeur d'une solide économie nationale.

Afin de poursuivre cette vision et de comprendre pourquoi il est essentiel d'axer les efforts sur les besoins de transport actuels et futurs, il faut :

Tenir compte du présent

Routes

Le Canada atlantique compte plus de 1,3 million de véhicules de tourisme immatriculés et plus de 40 000 camions immatriculés ainsi que deux importantes lignes d'autobus interurbaines. Ces véhicules circulent sur 55 000 km de chemins et de routes entretenus par les gouvernements provinciaux, incluant près de 8 300 ponts. Il y a aussi 4 700 km de routes du Réseau routier national et des liens intermodaux. Ces routes sont reliées par des services de traversiers clés, des passages frontaliers et le Pont de la Confédération. Elles relient toutes les communautés de chacune des provinces au Réseau routier national et aussi à des destinations dans la région, au Canada et aux États-Unis. De plus, le transport urbain joue un rôle important pour les voyageurs dans les municipalités du Canada atlantique, ce mode de transport permettant de déplacer plus de 24 millions de passagers par année.

Transport ferroviaire

Au Canada atlantique, on trouve un chemin de fer de catégorie I, le Canadien National (CN). Ce chemin de fer offre un service ferroviaire pour conteneurs gerbés deux fois par jour entre le port de Halifax et l'établissement intermodal du CN à Moncton et est relié à Saint-Jean et à ses principaux terminaux à Montréal, Toronto et Chicago. Plusieurs chemins de fer de courtes lignes sont exploités sur 1 600 km de voie. Le transport des voyageurs par chemin de fer est actif également dans toute la région. VIA Rail transporte plus de 200 000 passagers par année sur la voie ferrée de Halifax, en passant par Moncton, Miramichi et Campbellton, jusqu'à Montréal.

Passages frontaliers canado-américains

Les trois passages frontaliers commerciaux canado-américains les plus achalandés au Canada atlantique sont situés à Woodstock, St. Stephen et Edmundston. Près de 700 000 camions par année circulent entre le Canada et les États-Unis en franchissant 16 passages frontaliers entre le Maine et le Nouveau-Brunswick. En outre, près de 7 millions de véhicules de tourisme annuellement franchissent cette frontière.

Deux principaux passages frontaliers ferroviaires sont situés entre le Maine et le Nouveau-Brunswick, un à St. Croix et l'autre à Saint-Léonard. Ces voies ferroviaires sont reliées au réseau ferroviaire américain. Elles facilitent le commerce ferroviaire avec les États-Unis et assurent un lien ferroviaire direct entre Montréal, Québec et Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, en passant par le Nord du Maine.

Aéroports et services aériens

Les aéroports au Canada atlantique accueillent plus de 6 millions de passagers et 60 millions kg de marchandises par année, Halifax, St. John's et Moncton accueillant plus de 80 % des passagers et 98 % des marchandises. Fredericton, Saint-Jean, Charlottetown et Deer Lake accueillent chacun environ 200 000 passagers par année. De plus, cinq autres aéroports de l'Atlantique transportent un total de 300 000 passagers tous les ans. L'aéroport international de Gander assure le transport intérieur de plus de 70 000 passagers de l'intérieur de la région, plus de 200 000 passagers par année faisant une escale transocéanique à cet aéroport. En plus de l'aviation commerciale, les aéroports comptent beaucoup d'autres usagers, y compris les services d'urgence (Medivac, la protection forestière, les polices), l'aviation générale et de loisirs, les

corporations, les écoles de pilotage et les services du gouvernement.

Ports maritimes

Les ports du Canada atlantique sont un élément très important du réseau national de transport de marchandises, traitant ensemble environ 120 millions de tonnes de marchandises annuellement. Parmi les quatre ports maritimes les plus achalandés au Canada pour ce qui est du tonnage, trois se trouvent au Canada atlantique, soit : Come-by-Chance, à Terre-Neuve-et-Labrador, Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et le détroit de Canso, en Nouvelle-Écosse. Tous ces ports sont essentiels pour l'industrie canadienne du gaz et du pétrole. Le port de Halifax, qui manutentionne plus de 50 000 EVP, est troisième parmi les ports nationaux à conteneurs les plus achalandés. Des terminaux à conteneurs sont également disponibles à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et à St. John's, et à Corner Brook, à Terre-Neuve-et-Labrador.

L'industrie des navires de croisière est un nouveau générateur de tourisme pour le Canada. Halifax et Saint-Jean se classent deuxième et troisième parmi les ports de navires de croisière les plus occupés au Canada, après Vancouver. Plus de 400 000 passagers par année visitent maintenant le Canada atlantique arrivant à bord de près de 250 navires de croisière et contribuant plus de 50 millions de dollars à l'économie locale. L'industrie des navires de croisière à l'Île-du-Prince-Édouard a fait des gains constants au cours des dernières années. Plus de 28 000 passagers et 13 000 membres d'équipage arrivant dans cette province tous les ans. De plus les améliorations apportées récemment au quai de Charlottetown soutiendront cette croissance continue. La croissance de l'activité des navires de croisière à Terre-Neuve-et-Lrabrador est également importante. En 2006, cette province a accueilli 105 visites de navires de croisières, plus de 34 000 passagers et 17 000 membres d'équipage étant arrivés à plusieurs ports de la province. La croissance mondiale dans l'industrie des navires de croisière, ajoutée au développement des ports intérieurs et trajets de croisières dans les provinces, augmente la taille et la valeur du marché des croisières dans le Canada atlantique.

Services de traversiers

Les services de traversiers font partie intégrante de l'économie du Canada atlantique. Pour Terre-Neuve-et-Labrador, un service de traversiers garanti dans la constitution assure le lien social et économique crucial au reste du Canada. Les traversiers de Marine Atlantique entre Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse transportent annuellement plus de 400 000 passagers, plus de 135 000 véhicules de tourisme et plus de 88 000 véhicules utilitaires qui transitent par Port aux Basques et Argentia. Les autres traversiers interprovinciaux entre Terre-Neuve-et-Labrador et Blanc Sablon (Québec) transportent plus de 70 000 passagers et 24 000 véhicules tous les ans. Le service de traversier international aux îles de St. Pierre et Miquelon transporte au delà de 25 000 passagers par année. À Terre-Neuve-et-Labrador, les traversiers intra transportent plus de 750 000 passagers annuellement.

Les traversiers entre Wood Islands l'Île-du-Prince-Édouard, et Caribou, en Nouvelle-Écosse, transportent plus de 165 000 véhicules et 400 000 passagers par année. Ce service de traversier contribue environ 27 millions de dollars chaque année à l'économie de l'Île. Les services de Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard, à Grindstone, aux Îles-de-la-Madeleine (Québec) transportent plus de 40 000 véhicules et 105 000 passagers par année.

Dans la Nouvelle-Écosse, les traversiers intra-provinciaux transportent plus d'un million de passagers chaque année. Pour le Nouveau-Brunswick, les traversiers intra-provinciaux transportent plus de 4 millions de passagers tous les ans.

Plus de 140 000 passagers voyagent annuellement par traversiers, entre Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et Digby, en Nouvelle-Écosse, et 150 000 passagers sont transportés par le les traversiers entre la Nouvelle-Écosse et le Maine. Toutefois, l'avenir du service de traversier entre Saint-Jean et Digby est incertain en raison des difficultés financières qu'a connues l'exploitant. Le gouvernement fédéral étudie d'autres solutions pour ce service.

Échanges commerciaux

Les exportations sont le moteur de l'économie de l'Atlantique. Le Canada atlantique exporte environ 22 milliards de dollars en biens et en services internationalement, et importe près de 18 milliards de dollars. En 2005, plus de 17 milliards de dollars, ou 80 % du total des exportations internationales de la région, sont destinés aux États-Unis, ce qui représente une augmentation de plus de 100 % au cours des 10 dernières années. Le commerce international et interprovincial total dans la région est l'équivalent de 130 % du PIB – soit plus que la moyenne nationale.

Tourisme

La beauté naturelle et les attractions renommées ont fait de notre région une destination touristique pour les voyageurs du monde entier. L'industrie touristique au Canada atlantique génère des recettes annuelles de plus de 3 milliards de dollars et fournit un emploi à plus de 100 000 personnes. On compte près d'un demi-million de visites annuellement à Terre-Neuve-et-Labrador, de 1 million à l'Île-du-Prince-Édouard, de 1,7 million au Nouveau-Brunswick et de 2,2 millions en Nouvelle-Écosse. Le tourisme est un générateur économique principal au Canada atlantique. Il faut un bon accès aux modes de transport vers et entre des lieux à l'intérieur de la région pour soutenir et développer l'industrie touristique de la région.

Énergie

Le secteur de l'énergie continue de se développer à un rythme phénoménal au Canada atlantique. Les enjeux relatifs au transport pour ce secteur particulier sont suivis et évalués et certains dossiers exigeront une attention spéciale au fur et à mesure de l'expansion de ce secteur. Les réserves de gaz et de pétrole de Terre-Neuve-et-Labrador, regroupées à l'énorme potentiel de l'hydro-électricité, font de Terre-Neuve-et-Labrador un centre d'énergie. Le Nouveau-Brunswick développe sa plaque tournante de l'énergie à Saint-Jean, différentes mesures étant adoptées à cet effet, dont la nouvelle installation de GNL, l'éventuelle nouvelle raffinerie de pétrole, la remise à neuf de Point Lepreau et les autres projets de développement éventuels. En Nouvelle-Écosse, les projets de développement énergétiques comprennent un terminal de GNL à Bear Head et le pipeline de la Maritime and Northeast s'étendant dans les États de la Nouvelle-Angleterre. L'Île-Prince-Édouard réalise aussi des projets d'énergie, dont l'énergie éolienne.

Considérer l'avenir

Le XXIe siècle offre des perspectives commerciales sans précédent. Grâce à sa situation stratégique sur la côte est du Canada, le Canada atlantique offre des ports en eau profonde à longueur d'année, une proximité des principales routes d'expédition mondiales et une infrastructure qui n'est pas utilisée à sa pleine capacité. La région présente un énorme potentiel comme Porte d'entrée du Canada atlantique qui peut attirer ces possibilités, ce qui a des retombées pour la région, le pays et le continent.

Le commerce prend de l'expansion dans trois réseaux commerciaux puissants et en évolution : l'ALÉNA dans un axe nord-sud, l'ALÉNA, le réseau de l'Union européenne et l'ALÉNA et la route Suez Express (Asie du Sud et Extrême-Orient via de Suez). À mesure que les volumes continueront d'augmenter sur ces routes, le Canada devra situer de façon stratégique sur son littoral est, une infrastructure de transport multimodal qui peut traiter ces expéditions. Il est essentiel de reconnaître l'importance d'une Porte d'entrée du Canada atlantique comme mécanisme facilement accessible pour diminuer les contraintes relatives à la capacité et à la congestion auxquelles font face bon nombre de ports d'entrée près du littoral est et du littoral ouest du Canada et des États-Unis.

Dans le budget fédéral de 2007, un plan d'infrastructure à long terme a été annoncé. Ce plan comprenait un nouveau Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers de 2,1 milliards de dollars. La Porte d'entrée de l'Atlantique est une des portes d'entrée désignées pour obtenir un soutien du gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral a aussi publié un Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques pour guider les investissements dans l'infrastructure stratégique des transports afin de soutenir les volumes et les valeurs des échanges commerciaux internationaux d'importance nationale. Le fonds national améliorera l'infrastructure à des endroits

clés et appuiera les éléments ne faisant pas partie de l'infrastructure qui influent sur l'efficacité des biens nationaux dans le domaine des transports.

Le gouvernement canadien et les gouvernements des quatre provinces de l'Atlantique ont signé un protocole d'entente sur le développement d'une Porte d'entrée de l'Atlantique le 14 octobre 2007. Les démarches prévues par ce protocole d'entente sont en cours pour choisir les composantes de la Porte d'entrée de l'Atlantique ainsi que les méthodes appropriées et le moment propice pour faire participer le secteur privé et les autres intervenants et pour promouvoir la Porte d'entrée de l'Atlantique sur les marchés intérieurs et internationaux. Les quatre provinces de l'Atlantique sont d'accord pour dire que la Porte d'entrée de l'Atlantique doit être développée de façon à ce qu'elles en bénéficient toutes.

Le 12 décembre 2007, le Conseil des premiers ministres de l'Atlantique a réitéré son engagement envers l'élaboration d'une stratégie de la Porte d'entrée de l'Atlantique. Il a aussi convenu qu'il faut dès le début faire du marketing de ce projet et y faire des investissements pour accroître l'efficacité du réseau de transport multimodal reliant les quatre provinces de l'Atlantique avec les marchés clés. En outre, les premiers ministres ont réclamé des progrès accélérés sur l'infrastructure clé et relativement aux améliorations aux politiques et à la réglementation dans le cadre du protocole d'entente, l'accès rapide au financement fédéral étant un élément essentiel.

Infrastructure stratégique du Canada atlantique

La première étape à suivre afin de désigner l'infrastructure de transport stratégique pour le Canada atlantique par mode de transport a commencé en 2005 par la Stratégie nationale de transport du Conseil de la fédération intitulée *« Regarder vers l'avenir : Un plan pour investir dans le système de transport du Canada »*. Cette stratégie a présenté les critères définissant un réseau stratégique national de transport. L'infrastructure stratégique du Canada atlantique est fondée sur les mêmes critères qui s'appliquent à l'échelle nationale, ce qui établit une liste de routes, de voies ferroviaires, d'aéroports, de ports maritimes et de traversiers stratégiques. Les critères se trouvent à l'Annexe A.

Même si les critères pour le réseau national stratégique sont complets, d'autres considérations régionales doivent être examinées du point de vue des transports au Canada atlantique. La route transcanadienne au Cap-Breton, la route 105, qui s'étend du côté nord des lacs Bras D'Or, est la route stratégique pour la circulation des biens et des personnes à destination et en provenance de l'extrémité est de la province. De plus, dans la définition d'aéroports stratégiques nationaux, la stratégie du Conseil de la fédération inclut d'autres plaques tournantes régionales d'importance comme un des critères pour l'inclusion comme aéroport stratégique. Les plaques tournantes régionales sont définies par chaque province du Canada atlantique en fonction des besoins individuels en matière de transport. Les détails sont fournis à l'Annexe A.

Routes stratégiques

Les routes stratégiques au Canada atlantique comprennent le Réseau routier national défini dans le document du Conseil de la fédération et la route 105, la route transcanadienne au Cap-Breton. Le Réseau routier national (RRN) comprend également les connexions qui le relient aux installations intermodales et aux passages frontaliers qui répondent aux critères énoncés à l'Annexe A. Dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard et de l'île de Terre-Neuve, qui n'ont aucun accès ferroviaire direct, la dépendance vis-à-vis des routes est encore plus grande pour la circulation des marchandises et des passagers.

Les routes stratégiques du Canada atlantique par numéro de route sont indiquées ci-dessous et représentées sur une carte à l'Annexe B, carte 1 :

Terre-Neuve-et-Labrador

Routes du RRN

1, 2 (de la RTC au port de St. John's), 100, 340, 350, 430 (RTC à Deer Lake au terminal du traversier St. Barbe), 500 (Route Trans Labrador), 510

Connexions intermodales

- Chemin Portugal Cove de la RTC à l'aéroport de St. John's
- Route 450A de la RTC au port de Corner Brook
- Route 340 de la RTC au terminal maritime de Lewisporte
- Route 350 de la RTC au port de Botwood

Nouvelle-Écosse

Routes du RRN

101, 102, 103, 104/Tronçon 4, 125/105 (de Sydney à North Sydney), 106, 111 (du chemin Victoria à 118), 118, 303

Connexions intermodales

- Rues Joseph Howe/Kempt/Barrington/Lower Water/Hollis, de la route 102 au Port de Halifax
- Dartmouth – routes 111 et 322, de la route 118 au Port de Halifax (Autoport)

Île-Prince-Édouard

Routes RRN

1, 1A, 2, 3

Connexions intermodales

- Chemin Brackley Point, de la route 1 à l'aéroport de Charlottetown

Nouveau-Brunswick

Routes du RRN

1, 2, 7, 8, 11, 15, 16, 17, 95

Connexions intermodales

- Rues municipales au Port de Saint-Jean, de la route 1 du côté Est au Port de Saint-Jean – côté Est.
- Rues municipales au traversier de Digby et au port de Saint-Jean, de la route 1 du côté Ouest au traversier de Digby/Port de Saint-Jean – côté Ouest.
- Route 111 de la route 1 à l'aéroport de Saint-Jean
- Chemin Nevers et route 102, de la route 2 à l'aéroport de Fredericton.
- Route 15, Boulevards Harrisville et Dieppe, route 132, de la route 2 à l'aéroport international du Grand Moncton.
- Chemin Turgeon/route 134, de la route 11 au Port de Belledune.

Passages frontaliers

Woodstock, St. Stephen, Edmundston

Lignes de chemin de fer stratégiques

Les lignes de chemin de fer qui sont une partie intégrante d'un réseau multimodal, relient les ports maritimes directement aux marchés et aux routes par des installations intermodales et de transbordement, comme le terminal d'importance à Moncton qui dessert les usagers de trois des provinces de l'Atlantique. Via Rail offre également un autre type de services de transport des passagers. Moncton se classe sixième parmi les gares qui génèrent le plus de revenus pour l'ensemble du réseau ferroviaire de Via Rail. À l'exception de Via Rail, une société d'état fédérale, les chemins de fer au Canada atlantique appartiennent au secteur privé qui en assure l'exploitation et l'entretien.

Les lignes de chemin de fer stratégiques au Canada atlantique sont indiquées ci-dessous et représentées sur une carte à l'Annexe B, carte 2 :

Nouvelle-Écosse

Canadien National; Windsor & Hantsport Railway; Cape Breton & Central Nova Scotia Railway, Via Rail

Nouveau-Brunswick

Canadien National, New Brunswick Southern Railway; Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe inc.; New Brunswick East Coast Railway; Montreal, Maine and Atlantic Railway, Via Rail

Terre-Neuve-et-Labrador

Québec North Shore and Labrador Railway

Aéroports stratégiques

Les aéroports sont le lien d'infrastructure pour les transporteurs aériens qui offrent des services de transport rapide des passagers et des marchandises sur de longues distances. Le Réseau national des aéroports (RNA) comprend les aéroports que le gouvernement fédéral a jugés essentiels pour le système de transport aérien au Canada et dont il a retenu la propriété, mais qu'il a loués à des administrations aéroportuaires canadiennes sans but lucratif (AAC) pour l'exploitation et l'entretien.

Contrairement à ce qu'il a fait pour les aéroports du Réseau national des aéroports, le gouvernement fédéral a transféré la propriété et l'exploitation des aéroports locaux et régionaux à des administrations aéroportuaires locales regroupant des intérêts privés et municipaux. Les aéroports qui offrent un service aérien régulier peuvent obtenir un certain soutien financier pour les immobilisations du gouvernement fédéral. Toutefois, la demande dépasse les fonds disponibles. Les aéroports locaux et régionaux ont tous besoin de fonds d'exploitation et d'immobilisations.

Les aéroports stratégiques au Canada atlantique sont indiqués ci-dessous et présentés à l'Annexe B, carte 3 :

Terre-Neuve-et-Labrador
St. John's, Gander, Deer Lake, Stephenville, St. Anthony, Wabush, Happy Valley-Goose Bay, Port Hope Simpson, Nain

Nouvelle-Écosse
Halifax, Sydney, Yarmouth

Île-du-Prince-Édouard
Charlottetown

Nouveau-Brunswick
Fredericton, Moncton, Saint-Jean, Bathurst-Charlo, Saint-Léonard

Ports maritimes et services de traversiers stratégiques

Les ports maritimes stratégiques appuient l'importation et l'exportation de marchandises et la circulation des passagers. Avec des connexions ferroviaires et routières appropriées, ils font partie intégrante du réseau de transport. Comme dans le cas des aéroports, le gouvernement fédéral est propriétaire des ports d'administrations portuaires canadiennes (APC) qui sont exploités par des organismes sans but lucratif. Ces autorités portuaires locales comprennent des intérêts privés et municipaux, qui sont chargés de l'exploitation et de l'entretien des ports. Les ports de fret régionaux sont possédés, exploités et entretenus par des intérêts privés. Pour une économie maritime comme celle du Canada atlantique, les ports maritimes sont un élément essentiel des services de traversiers interprovinciaux et internationaux, qui offrent encore un autre moyen de transport stratégique pour relier la région. Dans le cas de Terre-Neuve-et-Labrador, certains services de traversiers intra-provinciaux sont jugés stratégiques en raison de facteurs géographiques.

Les ports maritimes stratégiques au Canada atlantique sont indiqués ci-dessous et sont représentés sur une carte à l'Annexe B, carte 4 :

Terre-Neuve-et-Labrador
St. John's, Come By Chance, Whiffen Head, Corner Brook, Lewisporte, Botwood, Holyrood, Happy Valley-Goose-Bay

Nouvelle-Écosse
Halifax, Détroit de Canso, Sydney

Île-du-Prince-Édouard
Charlottetown

Nouveau-Brunswick
Saint-Jean, Belledune, Bayside, Dalhousie

Les traversiers stratégiques au Canada atlantique sont indiqués ci-dessous et représentés à l'Annexe B, carte 5 :

Terre-Neuve-et-Labrador et Nouvelle-Écosse
Port aux Basques/North Sydney

Argentia/North Sydney

Terre-Neuve-et-Labrador et Québec
St. Barbe/Blanc Sablon

Terre-Neuve-et-Labrador et Saint-Pierre et Miquelon
Fortune/Saint-Pierre

Nouvelle-Écosse et Maine
Yarmouth/Bar Harbor

Yarmouth/Portland

Île-du-Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse
Wood Islands/Caribou

Île-du-Prince-Édouard et Québec
Souris/Îles-de-la-Madeleine

Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse
Saint-Jean/Digby

Défis du transport au Canada atlantique
Le transport au Canada atlantique

Les réseaux de transport au Canada atlantique font face à trois types de défis : financement durable et suffisant à long terme, politiques et réglementation mises à jour; et amélioration des services – qui appuient le développement économique et social au Canada atlantique et profitent à l'ensemble du pays.

Défis financiers

Le principal défi est le financement durable à long terme. Les gouvernements et les fournisseurs du secteur privé de l'infrastructure de transport font tous face aux mêmes défis : comment maintenir et entretenir l'infrastructure à long terme vu le besoin et les sources de financement disponibles.

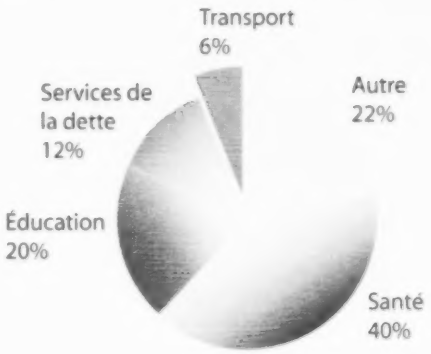
Il faudrait des milliards de dollars pour améliorer l'infrastructure des transports au Canada atlantique. On estime qu'il faut 4,4 milliards de dollars (dollars de 2005) seulement pour réhabiliter le Réseau routier national au Canada atlantique. Cette somme comprend deux milliards de dollars pour le Nouveau-Brunswick, 1,2 milliard de dollars pour Terre-Neuve-et-Labrador, 1 milliard pour la Nouvelle-Écosse et 0,2 milliard pour l'Île-du-Prince-Édouard. Elle n'englobe pas les besoins d'investissements importants dans les routes qui ne font pas partie du Réseau routier national et qui représentent 90 % de l'ensemble du réseau national dans la région. Le fardeau financier que représentent la construction et l'entretien de l'ensemble du réseau revient essentiellement aux provinces puisque la propriété des routes est répartie entre les gouvernements provinciaux, les administrations municipales et le gouvernement fédéral à raison de 83 %, 16 % et 1 %.

Au Canada atlantique, il y a des problèmes concernant la viabilité à long terme des petits aéroports stratégiques, des chemins de fer de courtes lignes, de certains ports maritimes et des services de traversiers qui font aussi face à des défis en matière de financement

Les gouvernements provinciaux au Canada atlantique dépensent plus d'un milliard de dollars par année pour le transport, principalement pour les routes, afin de maintenir le réseau, ce qui est plus que les montants qu'ils perçoivent en taxes provinciales sur les carburants et en droits des permis.

Il est essentiel que le gouvernement fédéral continue d'être un partenaire financier car le déficit financier relatif à l'infrastructure des transports indiqué dans la Stratégie de 2005 du Conseil de la fédération est toujours un problème.

Figure 1 : Dépenses moyennes approximatives par programmes des gouvernements du Canada atlantique

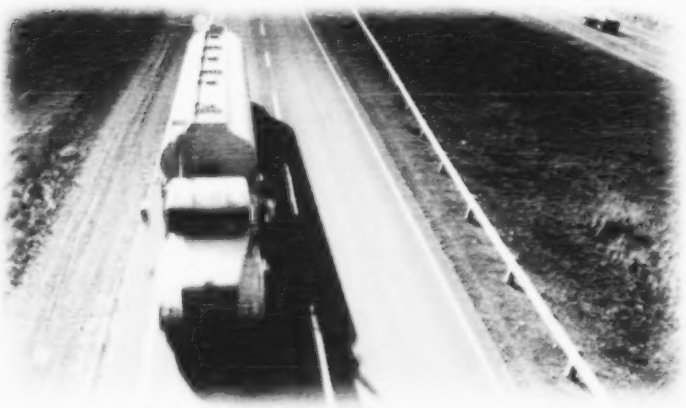


Vu que les investissements dans l'éducation et la santé continuent de représenter la majeure partie des dépenses publiques (figure 1), les gouvernements de la région doivent trouver des moyens de s'assurer que le transport est financé adéquatement maintenant et à l'avenir.

Dans son budget de 2007, le gouvernement fédéral a annoncé la création d'un Plan d'infrastructure de 7 ans d'une valeur de 33 milliards de dollars, le secteur des transports ayant été désigné spécifiquement comme un élément important de ce plan. Cette annonce est un jalon important parce qu'elle représente non seulement un niveau sans précédent de soutien fédéral, mais elle englobe aussi le principe fondamental d'un financement prévisible assuré à long terme. Ces décisions ont été prises en réponse à la position exprimée par le Conseil de la fédération et des démarches soutenues entreprises par tous les ministères provinciaux et territoriaux des transports auprès de Transports Canada.

Le Plan fédéral d'infrastructure est une étape majeure qui aidera les provinces de l'Atlantique à engager un effort renouvelé pour relever les défis de l'infrastructure des transports, vu que cette infrastructure est l'épine dorsale de l'économie. Il existe encore un écart significatif entre les fonds disponibles et les besoins d'investissement, mais la base établie par le Plan d'infrastructure sera le tremplin essentiel pour progresser collectivement vers une solution pour combler le déficit en matière d'infrastructure. Les retards par rapport à l'établissement des critères du nouveau programme fédéral, au choix des projets et à l'octroi des fonds fédéraux suscitent des inquiétudes. Le gouvernement fédéral doit rationaliser et accélérer ces procédés pour que les fonds puissent être utilisés dans des délais acceptables.

La Porte d'entrée de l'Atlantique et le soutien financier fédéral accordé dans le cadre de ce programme seront une des principales composantes qui rétréciront cet écart davantage entre les fonds fédéraux disponibles et les besoins en matière d'infrastructure. En décembre 2007, les premiers ministres de l'Atlantique ont demandé au gouvernement fédéral d'accélérer les investissements au moyen de la Porte d'entrée de l'Atlantique pour les projets d'infrastructure prioritaires.



Défis concernant les politiques et la réglementation

Les politiques et la réglementation servent à guider l'utilisation et la gestion de l'infrastructure et assurent la sécurité et la sûreté du public voyageur. La présence de politiques et de réglementation adéquates appuiera une utilisation sûre, sécuritaire, efficace et efficiente tout en favorisant les échanges commerciaux et le développement. Les secteurs désignés pour le maintien ou l'amélioration des projets existants sont présentés ci-dessous.

Politique routière

Harmonisation de la réglementation concernant les masses et les dimensions des véhicules, et simplification de la réglementation dans l'Est du Canada et dans les États de la Nouvelle-Angleterre

Le Comité sur les masses et dimensions des véhicules de l'Atlantique a réussi à mettre en œuvre des règles uniformes sur les masses et les dimensions des véhicules dans toutes les provinces de l'Atlantique au début de 2002. Ce comité met au point des conditions uniformes relatives aux permis spéciaux pour le transport de charges surdimensionnées et indivisibles au Canada atlantique. La mise en œuvre du concept d'un permis « régional » sera poursuivie afin qu'ultimement un permis spécial reconnu dans une province soit reconnu et accepté dans les trois autres provinces. Le comité travaillera sur les conditions de permis uniformes pour les configurations de véhicules non-conformes et sur les conditions de permis de charges de poids excédentaires. Un système uniforme concernant les véhicules d'accompagnement pour les charges de

dimensions et de poids excédentaires est en cours d'élaboration pour la région atlantique. Ce système comprendra des exigences uniformes pour les compétences des conducteurs et le marquage des véhicules.

Il y a des questions de politique importantes à l'extérieur du Canada atlantique, y compris la route 185 au Québec, qui est la liaison externe de la route transcanadienne pour l'ensemble de la région atlantique. L'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route 185 dans un délai raisonnable est essentiel pour maintenir et soutenir les structures commerciales qui se développent. Également, au printemps, des restrictions de poids sont appliquées sur la route transcanadienne au Québec. Cette situation a un effet néfaste direct sur l'économie du Canada atlantique. Le Québec est la seule province qui applique cette restriction à la route transcanadienne.

Il faut également que les poids des véhicules permis soient accrus sur les routes des États-Unis, en particulier au Maine. Certaines routes Interstate permettent 100 000 livres (45 360 kg), tandis que l'Interstate 95 reliée au Nouveau-Brunswick ne permet toujours que 80 000 livres (36 290 kg). L'Interstate 95 est la seule route Interstate qui est reliée au Canada atlantique. Par conséquent, les limitations de poids imposent des restrictions considérables sur la connexion principale de transport de marchandises de la région avec son principal partenaire commercial, soit les États-Unis. Cette situation a des effets néfastes directs sur l'économie du Canada atlantique et ne favorise pas le développement du corridor commercial de l'ALÉNA.

Utilisation accrue des systèmes de transport intelligents (STI) et de la technologie de transport

L'utilisation des systèmes de transport intelligents, comme le Système de stations météo route, permet de mieux gérer les opérations d'entretien des routes, d'accroître la sécurité routière et de fournir de l'information aux voyageurs. Les opérations de pesée améliorées, comprenant la présence d'un plus grand nombre de systèmes de pesage autoroutier dynamiques, peuvent accélérer le débit pour les charges de poids légales en permettant de contourner les pesées. Ces systèmes ont grandement réduit les coûts des transporteurs. La sécurité est améliorée par un processus de vérification aléatoire. Puisque tous les véhicules ne se présentent pas, le personnel d'application des lois a plus de temps pour faire les inspections. Cette technologie bénéficie à tous les usagers.

Politique ferroviaire

Cadre législatif et politique assurant l'équilibre entre les intérêts des usagers, des transporteurs ferroviaires, y compris ceux qui accèdent au réseau national par de courtes lignes, et les transporteurs nationaux

De nombreux expéditeurs dans l'ensemble du Canada atlantique dépendent du transport par rail pour acheminer leurs produits vers les marchés. Les longues distances qui les séparent des marchés, le volume important des produits expédiés et la faible valeur de ces produits font du transport par rail le mode de choix.

Deux des quatre provinces de l'Atlantique seulement ont accès à un transporteur de Catégorie I et cet accès est limité à un transporteur, soit le Canadien National. Les modifications proposées aux dispositions de la Loi canadienne des transports devraient donner un meilleur recours à l'Office des transports du Canada lorsque la concurrence est faible ou absente et que les expéditeurs ont des problèmes avec les transporteurs concernant les tarifs et le service. Les politiques fédérales doivent faire davantage pour assurer un équilibre entre les intérêts des usagers du transport ferroviaire et ceux des transporteurs ferroviaires nationaux.

Puisque les chemins de fer de courtes lignes dépendent souvent des chemins de fer de Catégorie I pour transporter les marchandises à destination et en provenance de leurs lignes, les

transporteurs ferroviaires de courtes lignes doivent avoir un recours efficace lorsqu'ils font face à des problèmes de tarifs et de services qui limitent de façon injuste la circulation des marchandises. Les gouvernements doivent être prêts à appuyer tous les chemins de fer qui veulent avoir accès à une circulation améliorée des marchandises. Par exemple, des ententes de coproduction entre CN et les courtes lignes de l'Atlantique pourraient être une solution pour améliorer l'accès à Halifax et à Saint-Jean.

Politique frontalière canado-américaine

Initiatives pour améliorer l'efficacité frontalière sans compromettre la sécurité

Vu la dépendance du Canada atlantique vis-à-vis des exportations vers les États-Unis et les réseaux accrus d'échanges commerciaux de l'ALÉNA, de l'ALÉNA - Union européenne et de la route Suez Express, la circulation rapide et sécuritaire des personnes, des biens et des services entre les frontières du Canada et des États-Unis est une partie intégrante de l'économie du Canada atlantique. Il faut des mesures pour améliorer l'efficacité de ces échanges commerciaux sans compromettre la sécurité.

Il existe actuellement des problèmes concernant la politique d'inspection à la frontière qui limite la libre circulation des marchandises ferroviaires du Canada atlantique en passant par le Maine vers des destinations au Québec. Ces problèmes comprennent le manifeste de marchandises complet et global pour les wagons plombés exigé par le gouvernement américain, même si la destination finale de la cargaison est le Canada. Les formalités administratives exigées pour le transit nuisent à un service ferroviaire intermodal très efficace. Le gouvernement fédéral doit continuer de prendre des mesures pour régler cette question bientôt afin de prévenir d'autres effets néfastes sur les échanges commerciaux.

Les travaux de construction d'un nouveau passage frontalier entre St. Stephen et Calais sont en cours. Les ententes prévoient que ces travaux seront achevés d'ici la fin de 2008. Les travaux routiers et le nouveau pont seront terminés pour cet échéancier. L'Agence des services frontaliers du Canada a confirmé que son installation sera entièrement fonctionnelle d'ici la fin de 2008. On craint que l'installation des douanes des États-Unis ne soit pas achevée pour la date convenue.

Politique aérienne

Libéralisation de la politique aérienne transfrontalière et internationale

De nombreux pays, y compris les États-Unis, recherchent très activement des ententes de type « ciels ouverts ». La libéralisation de la politique aérienne internationale favorisera un contexte de transport aérien compétitif et innovateur qui sera avantageux pour tous les usagers et les communautés où ces services sont situés. La nouvelle politique aérienne internationale du gouvernement fédéral « Ciel Bleu » sera un facteur clé dans la croissance à l'avenir. On fait des démarches pour obtenir de nouveaux services aériens aux aéroports du Canada atlantique et ces démarches doivent être appuyées par un soutien stratégique fédéral.

Une libéralisation accrue des ententes bilatérales de transport aérien du Canada s'impose. Les négociations doivent être fondées sur l'évaluation globale des bénéfices « valeur pour valeur », plutôt que sur la notion étroite des bénéfices obtenus par les

transporteurs. Elles doivent également prendre en compte les perspectives et besoins régionaux du pays. Il faut aussi rechercher les possibilités d'élargir les ententes bilatérales sur le transport aérien par rapport au fret aérien.

Le gouvernement fédéral doit aussi à long terme explorer le développement d'un marché de l'aviation ouvert en Amérique du Nord et, ultérieurement, une démarche multilatérale « ciels ouverts ». Il importe également que le Canada arrive à une entente de ciels ouverts avec l'Union européenne.

Viabilité des petits aéroports

La viabilité des petits aéroports du Canada est une question d'importance dans toutes les provinces, y compris les quatre provinces de l'Atlantique. Les petits aéroports qui font partie intégrante du réseau national de transport aérien doivent pouvoir accéder à un financement stable et à long terme pour des dépenses d'immobilisations. Il faudra pour assurer un tel accès la participation des trois ordres d'administration et du secteur privé.

En septembre 2004, le Conseil des ministres chargés de la sécurité routière et du transport a reconnu que la viabilité des petits aéroports est une responsabilité partagée. Chaque province et chaque territoire ainsi que le gouvernement fédéral ont participé à une étude nationale dont le rapport a été dévoilé en septembre 2006. L'admissibilité des petits aéroports à certains programmes fédéraux de soutien financier figurait parmi les recommandations de ce rapport.

Recettes et charges aériennes fédérales

Pour préserver un système d'aviation concurrentiel et solide au Canada, il faut revoir la politique sur le transport aérien et le contexte réglementaire, afin de réduire les écarts entre l'argent retiré du système et les sommes qui y sont réinvesties.

En mai 2005, le gouvernement fédéral a annoncé une nouvelle politique sur le loyer des aéroports qui a révisé la formule de calcul du loyer reçu du Réseau national des aéroports. La nouvelle formule accordera aux aéroports du Réseau national des aéroports des réductions à long terme. Toutefois, le loyer des aéroports est encore une question importante pour les intervenants à l'échelle nationale et il faut entamer d'autres négociations pour résoudre les points en suspens.

La réglementation sur le transport aérien qui impose des coûts aux aéroports et aux transporteurs aériens et, par conséquent, à d'autres usagers, crée également des problèmes pour de nombreux aéroports et transporteurs. Même si plusieurs règlements sont jugés nécessaires et souhaitables, ce n'est pas toujours le cas. Il incombe au gouvernement fédéral d'adopter une approche prudente et réfléchie en matière de réglementation, tout en tenant compte des avantages d'une indemnisation financière pour les nouvelles exigences de la réglementation.

Malgré certaines réductions, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien continue d'imposer un coût additionnel à ce mode de transport. La sécurité des aéroports est une question nationale et les coûts connexes devraient être financés à partir des recettes générales et non uniquement par les passagers du transport aérien.

Politique du niveau de service et du recouvrement des coûts de l'Agence des services frontaliers du Canada

Jusqu'à tout récemment, un seul aéroport du Réseau national des aéroports au Canada atlantique (Gander International) avait accès à des services douaniers vingt quatre heures sur vingt quatre, sept jours sur sept. L'aéroport international Stanfield de Halifax a obtenu ces services en avril 2007. Les services de l'Agence des services frontaliers du Canada doivent être grandement améliorés à d'autres aéroports du Canada atlantique afin que ceux-ci puissent attirer et maintenir des services aériens internationaux. Pour répondre à la demande de services douaniers en dehors des heures normales d'un aéroport, l'ASFC applique une politique de recouvrement des coûts entiers. Ce système n'est pas équitable dans l'ensemble du pays.

Plusieurs aéroports au Canada atlantique sont défavorisés par ce régime de recouvrement des coûts. Le service de l'ASFC étant limité ou absent, les petits aéroports ont de la difficulté à attirer et à maintenir un service aérien international et transfrontalier. Ces droits de recouvrement des

coûts, qui varient de 300 $ à 4 500 $ par vol, peuvent être une raison suffisante pour pousser les lignes aériennes à favoriser les aéroports qui bénéficient d'un service de l'ASFC vingt quatre heures sur vingt quatre, sept jours sur sept, à l'extérieur du Canada atlantique.

L'absence de services aériens transfrontaliers et internationaux efficaces peut nuire à la croissance économique au Canada atlantique. Le gouvernement fédéral doit étudier les services de base dispensés par l'ASFC aux aéroports du Canada atlantique afin d'offrir les services de l'ASFC sur une base équitable.

La politique du niveau de service et de recouvrement des coûts de l'ASFC est également un problème pour d'autres modes de transport, incluant certains ports de mer de la région, y compris les petits ports qui accueillent des navires de croisière.

Politique maritime

Limites d'emprunt pour les ports d'administrations portuaires canadiennes et outils de financement innovateurs

Les ports sont un élément important du réseau de transport du Canada car ils sont des liens essentiels au marché mondial. À mesure que les nouvelles structures commerciales déjà abordées dans le présent document se développeront, le rôle de ces ports devrait s'élargir. Les politiques fédérales doivent être modifiées pour que les ports canadiens demeurent viables et puissent profiter des perspectives accrues comme le transport maritime à courte distance.

Les ports d'administrations portuaires canadiennes sont actuellement limités par les conditions de leurs lettres patentes par rapport au montant qu'ils peuvent emprunter pour des projets d'immobilisations. Même s'ils peuvent demander une augmentation de leurs limites d'emprunt en en faisant la demande au ministre fédéral des Transports, la procédure peut être longue et pénible.

Les modifications en attente à la *Loi maritime du Canada*, essayent de résoudre cette question. Selon les modifications proposées, une approche à plusieurs niveaux sera mise en œuvre pour permettre aux grands ports d'administrations

portuaires canadiennes de bénéficier d'un régime d'emprunt commercial alors que les petits ports d'administration portuaires canadiennes seront assujettis à un code qui régit l'emprunt plutôt qu'à une limite d'emprunt fixe et à des exigences comptables améliorées. Toutefois, les provinces de l'Atlantique pensent que l'abolition des limites d'emprunt pour les administrations portuaires canadiennes et leur remplacement par un niveau d'emprunt acceptable sur le marché permettront aux ports de mieux profiter des perspectives de croissance et de développement.

Participation fédérale aux investissements portuaires d'importance nationale

Les gouvernements américains à tous les niveaux estiment que leurs ports sont des éléments cruciaux du réseau de transport. Les ports américains ont accès à divers mécanismes de financement, y compris la capacité d'émettre des obligations à recettes libres d'impôt. Pour que les ports canadiens puissent profiter des possibilités d'affaires à l'avenir, le gouvernement fédéral doit créer un contexte de politiques et de réglementation qui permettra aux ports d'administrations portuaires canadiennes d'accéder à des outils de financement souples et novateurs.

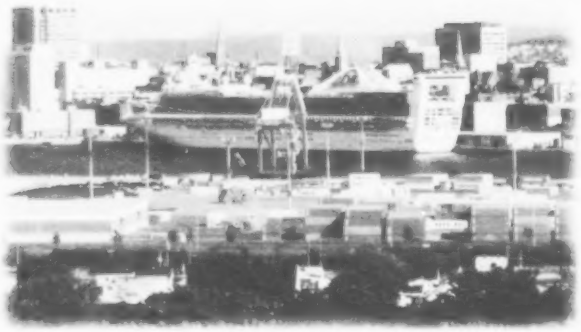
En vertu de la *Loi maritime du Canada*, les ports d'administrations portuaires canadiennes n'ont accès ni au financement, ni aux garanties de prêt du gouvernement fédéral. Les modifications prévues à cette loi permettraient à ces ports de demander une contribution financière relative à l'infrastructure, à la durabilité environnementale et à la mise en œuvre des mesures de sécurité.

Il s'agit de premières étapes importantes pour donner aux ports l'accès au financement

d'immobilisations dont ils ont besoin. Ils seront ainsi en mesure de financer les infrastructures qui leur permettront de bien répondre aux besoins de la clientèle et de profiter de la croissance dans différents secteurs du trafic portuaire.

Transport maritime à courte distance

Compte tenu des réseaux commerciaux émergents discutés dans la vision, le transport maritime à courte distance devrait exercer un rôle accru dans le transport des biens le long du littoral est de l'Amérique du Nord. À mesure que de plus gros porte-conteneurs seront mis en service, un modèle du réseau en étoile pourrait se développer pour le trafic des conteneurs. Les plus gros navires feront escale à un nombre très limité de ports, les petits navires dispersant leur cargaison entre les ports locaux et régionaux. Ces ports pourraient devoir acquérir des capacités de manutention des conteneurs ou améliorer celles qu'elles possèdent déjà. Les gouvernements fédéraux canadien et américain doivent apporter de tels changements aux politiques et à la réglementation afin que ce mode



de transport se développe à son plein potentiel.

Traversiers internationaux et interprovinciaux

Les traversiers internationaux et interprovinciaux sont un bon exemple du transport maritime à courte distance. Plusieurs services du genre au Canada atlantique offrent une autre route de transport plus courte et valable pour les personnes et les marchandises. Les traversiers sont également un agent catalyseur important pour le développement touristique.

Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral a pris des mesures pour réduire le soutien financier aux services de traversiers, ce qui aurait pu avoir de graves conséquences pour la région. Les principaux intervenants se sont regroupés pour faire valoir leur point de vue afin d'empêcher les réductions prévues. Les provinces de l'Atlantique continueront d'être vigilantes et de s'assurer que le gouvernement fédéral comprend pleinement la contribution importante de ces services à l'économie régionale et nationale, et qu'il fournit un soutien financier à long terme qui tient compte de leur importance.

Défis des services au Canada atlantique

Les plus grands défis du côté des services concernent la disponibilité d'un réseau de transport multimodal continu qui offre un choix de services adaptés aux besoins des usagers. Un tel réseau facilitera les choix environnementalement responsables, sécuritaires, sûrs et efficaces de la part des usagers. L'absence de choix de services adéquats entre les modes de transport mènera à des choix de transport inférieurs à des solutions optimales. Pour appuyer les objectifs sociaux et économiques, et la compétitivité internationale, les secteurs privé et public devront répondre aux besoins des usagers et être proactifs pour régler les questions touchant les services.

Amélioration des services aériens aux marchés internationaux, américains et canadiens

L'accès régional aux plus gros marchés canadiens, américains et internationaux est crucial pour l'économie du Canada atlantique. Cette amélioration passe aussi par le maintien et l'expansion des services aériens passagers directs vers Toronto, Montréal, Ottawa et d'autres centres clés.

Puisque les États-Unis sont le plus grand partenaire commercial du Canada, la disponibilité d'un service aérien direct adéquat entre les deux pays est essentielle. Également, un service élargi entre le Canada atlantique et d'autres marchés internationaux en croissance en Asie et en Europe est nécessaire pour que le Canada atlantique puisse exploiter pleinement les nouvelles perspectives commerciales.

Par exemple, la province de Terre-Neuve-et-Labrador veut rétablir sa liaison avec le Royaume-Uni.

Maintien d'un niveau adéquat pour les services de transport garantis par la constitution

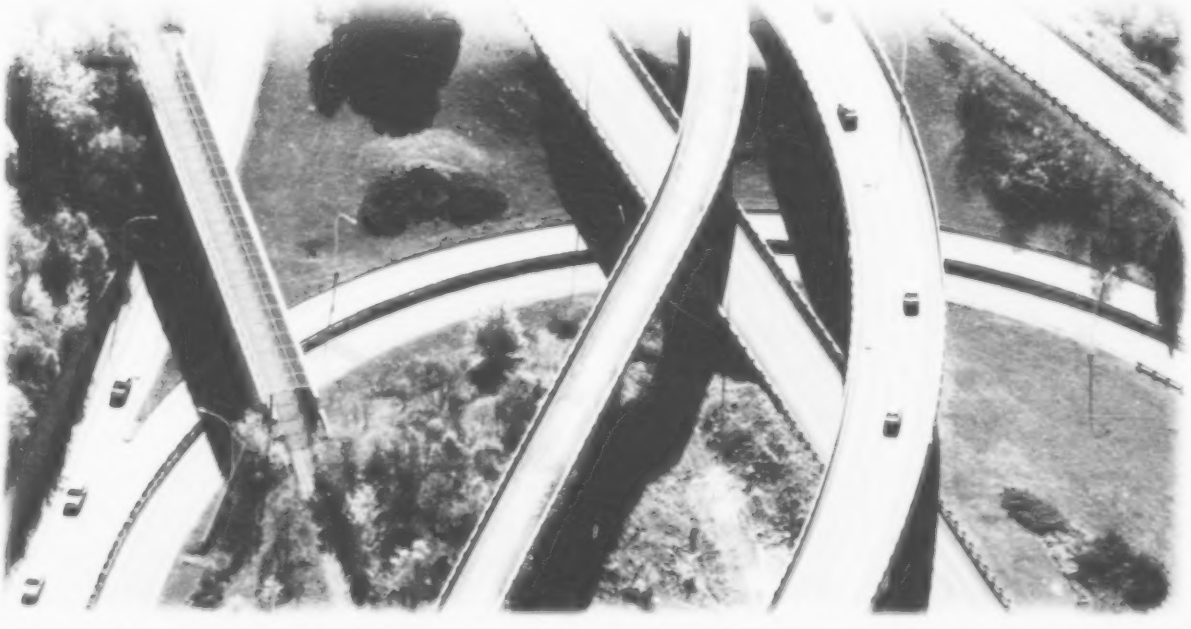
Le rôle du gouvernement fédéral doit être maintenu et élargi en ce qui a trait à la prestation de services de traversiers garantis par la constitution entre Terre-Neuve-et-Labrador et le Canada continental. Le gouvernement fédéral, par ses décisions budgétaires, a un impact direct sur le financement et les niveaux de service, qui à leur tour, influent sur l'accès en provenance et à destination de Terre-Neuve-et-Labrador. Ce lien essentiel au continent garanti par la constitution est d'autant plus important vu l'absence d'autres moyens de transport multimodal. Les tarifs pour le service de Marine Atlantic Inc. entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve-et-Labrador doivent être maintenus à des niveaux raisonnables. Il faut aussi une stratégie dynamique de remplacement des navires.

Maintien des services de traversier interprovinciaux

Les services de traversiers entre Wood Islands et Caribou, et Saint-Jean et Digby ont été désignés comme des services de traversier stratégiques dans la stratégie nationale de transport du Conseil de la fédération. Les services de traversiers entre Wood Islands et Caribou sont un lien important vers l'Est de l'Île-du-Prince-Édouard et le Nord-est de la Nouvelle-Écosse pour des raisons touristiques et économiques. Ce serait l'unique lien avec la terre ferme si le Pont de la Confédération était hors service pour une période prolongée. Le trajet entre Saint-Jean et Digby offre un autre service intermodal important pour les passagers et les usagers commerciaux et est une forte attraction touristique. Il faut un niveau de financement fédéral prévisible à long terme pour ces services de traversiers interprovinciaux stratégiques.

Le service de traversiers interprovincial entre St. Barbe, à Terre-Neuve-et-Labrador, et Blanc Sablon, au Québec, est un lien essentiel pour les résidents de la côte nord du Québec et la côte sud du Labrador. Les résidents utilisent ce service pour accéder à des biens et des services et pour amener des touristes dans leur région.

À Terre-Neuve-et-labrador, 19 navires offrent un service de traversiers à plusieurs communautés isolées et assurent un lien de transport nécessaire entre l'Île et le Labrador en raison de la grande étendue géographique de la province.



Maintien des petits aéroports stratégiques au Canada atlantique

La viabilité des petits aéroports stratégiques est toujours une préoccupation pour le Canada atlantique. Tous les ordres d'administration doivent être prêts à aborder, en collaboration avec le secteur privé, les questions touchant les politiques et la réglementation qui ont des effets sur les petits aéroports au Canada atlantique. Les petits aéroports exercent des rôles important par rapport aux services de Medivac, à la protection des forêts, à l'aviation générale et au tourisme.

Maintien des services aériens réguliers dans les petites régions du Canada atlantique

Au cours des dix dernières années, les services aériens passagers réguliers ont connu une baisse considérable dans certaines régions du Canada atlantique. Il existe des possibilités d'offrir des services de transport des passagers, et les transporteurs aériens seront encouragés à reconnaître ces possibilités commerciales et à mettre de nouveaux services en place.

Le coût du service aérien entre les plus petites régions et les communautés plus grandes où se trouvent les plus essentiels services médicaux, educationels et institutionnelles sont aussi une préoccupation considérable.

Maintien du service VIA Rail

VIA Rail continue d'attirer un nombre important de passagers dans les régions du Canada atlantique qu'elle dessert. Il importe que le service de VIA Rail continue d'être un mode alternatif de transport des passagers. Le service actuel de Montréal – Campbellton – Moncton - Halifax (the Ocean) devrait devenir un service quotidien. Il faudrait envisager d'autres améliorations comme un nouveau service quotidien de Montréal, en passant par Edmundston et Grand-Sault, jusqu'à Moncton, pendant la haute saison touristique.

Services réguliers d'autobus interurbains dans la région

Les services réguliers d'autobus interurbains offrent un service de transport public abordable et valable vers de nombreuses communautés de la région de l'Atlantique et vers d'autres destinations. Ce moyen de transport alternatif continuera de jouer un rôle important dans le cadre d'un réseau de transport multimodal global dans l'ensemble de la région.

Transport urbain

Des services de transport urbain sont fournis dans l'ensemble du Canada atlantique et sont améliorés grâce au financement fédéral. L'affectation de niveaux de financement appropriés à ce moyen de transport alternatif des passagers devrait encourager son utilisation dans les provinces de l'Atlantique afin de prévenir les problèmes de pollution et d'embouteillage que l'on connaît actuellement dans les grands centres urbains.

Plan d'action

Le transport est un moteur clé du développement social et économique. Cette stratégie de transport du Canada atlantique est un plan qui guidera la collaboration entre le secteur privé et le secteur public relativement au financement essentiel des transports, et par rapport aux besoins en matière de politiques, de réglementation et de services. Ainsi, l'économie du Canada atlantique pourra s'appuyer sur ses forces et ses perspectives, de façon à en faire profiter l'ensemble du Canada.

Toutes les provinces et tous les territoires ont adopté des positions communes sur diverses questions nationales en matière de transport. Les provinces de l'Atlantique ont participé activement à la réalisation d'un consensus et à l'établissement des positions qui sont intégrées au présent document.

Le besoin le plus pressant

Les routes stratégiques de la région et le financement de la réhabilitation de ces routes afin de les ramener aux niveaux de service de leur conception, voilà ce qui constitue le besoin le plus pressant présentement. Dans tout le Canada, les besoins de réhabilitation routière dépassent les fonds disponibles. L'Île-du-Prince-Édouard et l'île de Terre-Neuve, qui n'ont aucun accès direct aux services ferroviaires, dépendent encore plus des routes pour la circulation des passagers et des marchandises..

- Voici d'autres priorités nationales d'une importance particulière pour le Canada atlantique :
- Financement soutenue et suffisant à long terme pour combler les besoins de longue durée pour l'infrastructure de tous les modes de transport;
- Libéralisation de la Politique aérienne;
- Réduction ou abolition des loyers des aéroports;
- Viabilité des petits aéroports stratégiques grâce à des partenariats;
- Amélioration du niveau de service de l'Agence des services frontaliers du Canada aux ports et aéroports et de l'application de sa politique de recouvrement des coûts;
- Souplesse financière accrue pour les administration s portuaires canadiennes;
- Obtention d'une reconnaissance complète du rôle unique des services de traversiers interprovinciaux et internationaux au Canada atlantique, y compris les services garantis par la constitution, et obtention d'un engagement financier fédéral à long terme correspondant à ce rôle;
- Efficacité améliorée aux frontières entre le Canada et les États-Unis;
- Amélioration de la circulation des marchandises sur le réseau ferroviaire, à l'échelle régionale, nationale et internationale.

Autres problèmes dont la solution exige la participation du gouvernement du Canada :

- Augmentation du poids permis sur l'Interstate au Maine de 80 000 livres à 100 000 livres à partir de la frontière du Nouveau-Brunswick jusqu'à Augusta, au Maine;
- Achèvement dans un délai rapide de la nouvelle installation à la frontière américaine à Calais, au Maine;
- Collaboration avec le gouvernement du Québec pour faire abolir les restrictions de poids sur le Réseau routier national et en particulier sur la route transcanadienne;

- Collaboration avec le gouvernement du Québect, dans le cadre de la Porte d'entrée du continent, pour accélérer l'achèvement de l'élargissement à quatre voies de la route 185 entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Rivière-du-Loup.
- Maintien et expansion du service de Via Rail.

Les provinces de l'Atlantique coordonnent également des efforts pour la prise de mesures relatives au transport dans la région. Les priorités en matière de coopération régionale sont les suivantes :

- Porte d'entrée de l'Atlantique englobant une approche équilibrée qui profite à chaque province;
- Stratégie harmonisée du camionnage de l'Atlantique;
- Évaluation de la possibilité de développer le transport maritime à courte distance;
- Évaluation des perspectives pour les chemins de fer de courtes lignes;
- Utilisation accrue des systèmes de transport intelligents;

Appel à l'action

Pour que le Canada atlantique réussisse à développer un système de transport multimodal qui soutiendra la croissance économique nationale et régionale, il faudra créer de nouveaux partenariats entre les provinces de l'Atlantique, le gouvernement fédéral, les municipalités et le secteur privé.

Gouvernements provinciaux

Les gouvernements provinciaux de la région investissent collectivement plus d'un milliard de dollars par année dans les transports, principalement dans les routes, afin de maintenir le réseau. Cette somme dépasse celle qu'ils perçoivent en taxes provinciales sur les carburants et en droits de licence. Ce financement devrait être augmenté pour que les objectifs stratégiques définis dans le présent document soient atteints dans un délai raisonnable. De nouvelles approches de collaboration pour le financement et la prestation des services avec les autres ordres de gouvernement et le secteur privé doivent être définies. Également, les mesures en matière de politiques ou de réglementation doivent être complémentaires à la réalisation de ces objectifs.

Gouvernement fédéral

Même si les programmes fédéraux de financement offerts présentement sont les bienvenus, il faut un autre financement soutenu pour combler les lacunes dans le domaine des infrastructures. Il importe que les demandes dans le cadre des programmes de financement existants soient approuvées plus rapidement. Le gouvernement fédéral doit s'assurer que ses politiques et ses lois reflètent et appuient les besoins des régions. Il doit aussi intervenir auprès d'autres intervenants, à l'extérieur des provinces de l'Atlantique, pour assurer un appui aux priorités afin d'accroître les perspectives économiques du Canada atlantique, et en fait de tout le Canada.

Administrations municipales

Les municipalités sont responsables de divers aspects du transport sur leur territoire et ont un rôle de premier plan à jouer dans la circulation locale des marchandises et des passagers. Elles doivent continuer d'être des partenaires actifs avec les gouvernements provinciaux pour la planification et le financement de l'infrastructure stratégique des transports.

Secteur privé

L'industrie du transport doit continuer d'être innovatrice dans la prestation de services de marchandises et de passagers au Canada atlantique en visant une approche multimodale et plus efficace. De plus, les intérêts privés dans le domaine du transport doivent participer davantage avec les gouvernements à la recherche d'autres formes de financement de l'infrastructure et suggérer les mesures à prendre en ce qui a trait aux politiques et à la réglementation.

Annexe A : Critères définissant l'infrastructure stratégique

Critères d'une route nationale stratégique

Pour qu'une route soit incluse dans le Réseau routier national, elle doit répondre aux critères fixés par le Conseil des ministres à Calgary, en septembre 2005. Ces critères ont été appuyés par les premiers ministres provinciaux et territoriaux dans le document de la Stratégie nationale de transport du Conseil de la fédération en décembre 2005. Les critères pour ces routes et ces liens sont les suivants :

Routes existantes qui sont reliées :

- aux villes capitales;
- aux principaux centres de population provinciaux définis par région métropolitaine de recensement (RMR) et agglomération de recensement (AR), représentant une population d'au moins 50 000 habitants, ayant un centre urbain représentant au moins 50 % de ce total, ou une région urbaine représentant au moins 5 % de la population de la province ou du territoire;
- à une activité économique, en fonction de la population rajustée par le revenu moyen élevé et la RMR ou de l'AR, connaissant une incidence élevée de main-d'œuvre travaillant dans le domaine du tourisme;
- aux principaux passages frontaliers terrestres, avec une valeur de 2 milliards de dollars en commerce étranger (importations et exportations) et tourisme, circulant sur les routes;

Routes existantes qui sont classées comme des routes principales ou de grande communication (par fonction) par la province ou le territoire et

- offrent un lien (route la plus courte) entre une agglomération de recensement et la région métropolitaine de recensement la plus près; ou
- desservent 5 % de la population d'une province ou d'un territoire;
- accueillent au moins 200 camions par jour (Débit journalier moyen d'une année (DJMA);
- connaissent une augmentation de pointe saisonnière de la circulation d'au moins 25 %.

Routes existantes ou prévues (ayant subi avec succès l'évaluation de l'impact environnemental) qui :

- sont des routes de grande communication (par fonction);
- offrent un service toute l'année;
- sont le seul lien principal pour la région;

- sont le seul lien principal à une province ou à un territoire adjacent et répondent à au moins un des critères suivants :
- Offrent un accès à 20 % de la région de la province ou du territoire;
- assurent un accès à 10 % de la population de la province ou du territoire;
- appuient une activité économique de 150 millions de dollars par année pour la région (exportations); ou
- appuient 5 % du PIB provincial ou territorial.

Le Réseau routier national (RRN) comprend également des connexions le reliant à des installations intermodales et à des passages frontaliers qui répondent aux critères suivants :

Aéroports

- Lien routier existant (la route la plus courte) à un aéroport du Réseau national des aéroports; ou
- Lien routier existant (route la plus courte) à un aéroport qui ne fait pas partie du RNA ou transitent au moins 200 000 passagers ou 50 000 tonnes de fret par année.

Ports maritimes

- Lien routier existant (la route la plus courte) à un port d'une administration portuaire canadienne;
- Lien routier existant (la route la plus courte) vers d'autres ports qui accueillent au moins 100 camions par jour (dans chaque direction) ou 50 000 VET de marchandises par année; ou
- Liens routiers existants (les routes les plus courtes) aux terminaux de traversiers aux deux extrémités d'un service de traversiers interprovincial qui assure un lien entre deux routes du Réseau routier national.

Transport ferroviaire

- Lien routier existant (la route la plus courte) à un terminal existant de marchandises ferroviaire de Catégorie 1 qui accueille au moins 100 camions par jour (dans chaque direction; ou
- 50 000 VET de marchandises par année.

Passages frontaliers

- Des passages où transitent au moins 500 millions de dollars en échanges commerciaux et tourisme par année et qui sont ouverts vingt quatre heures sur vingt quatre; ou
- Des passages où transitent au moins 1,5 million de véhicules par année.

Critères des chemins de fer stratégiques

Les critères pour l'inclusion dans le Réseau ferroviaire stratégique national définis par le Conseil de la fédération sont les suivants :

- Ligne interrégionale majeure (chemins de fer de catégorie 1);
- Ligne secondaire donnant accès aux territoires, aux États-Unis ou porte d'entrée internationale alternative;
- Terminaux de chemins de fer de marchandises de Catégorie 1 accueillant au moins 100 camions par jour (dans chaque direction);
- Terminaux de chemins de fer de marchandises de Catégorie 1 manutentionnant au moins 50 000 EVP de fret par année ou leur équivalent en poids;
- Chemins de fer non de Catégorie 1 (chemins de fer de courtes lignes) et terminaux de marchandises qui sont reliés à des chemins de fer de Catégorie 1 et qui transportent au moins 25 000 wagons par année ou leur équivalent en poids;
- Chemins de fer de transport des passagers interurbain et terminaux qui desservent au moins 50 000 personnes par année; ou
- Dont l'activité touristique représente une valeur de 50 millions de dollars par année.

Critères des aéroports stratégiques

Les critères pour l'inclusion dans le Réseau de transport aérien stratégique national définis par le Conseil de la fédération sont les suivants :

- Aéroports existants du RNA;
- Aéroports qui ne font pas partie du RNA et qui sont situés dans des capitales provinciales ou territoriales;
- Aéroports ne faisant pas partie du RNA qui accueillent au moins 200 000 passagers par année;
- Aéroports ne faisant pas partie du RNA ou transitent au moins 50 000 tonnes de marchandises par année;
- Deuxième aéroport en importance de chaque province ou territoire;
- Aéroports d'urgence désignés pour le survol polaire ou le survol en haute altitude ou comme escale alternative;
- Autres plaques tournantes régionales d'importance.

Critères des ports maritimes stratégiques

Les critères pour l'inclusion dans le Réseau de transport maritime stratégique national définis par le Conseil de la fédération sont les suivants :

- Ports d'administrations portuaires canadiennes existants;
- Ports non administrés par des APC qui accueillent au moins 100 camions par jour (dans chaque direction);
- Ports non administrés par des APC qui accueillent au moins un poids de 50 000 équivalents vingt pieds (EVP) de fret par année ou l'équivalent en poids;
- Ports les plus achalandés ayant une importance commerciale pour les provinces ou territoires pour le commerce interprovincial ou international; ou
- Voie maritime du Saint-Laurent.

Critères des traversiers stratégiques

Les critères d'inclusion dans le Réseau de transport maritime stratégique national définis par le Conseil de la fédération sont les suivants :

- Tous les traversiers interprovinciaux ou internationaux de propriété canadienne (saisonniers ou non) et les infrastructures qui leur sont associées; ou
- Traversiers intra- provinciaux et infrastructures qui leur sont associées et qui, des deux côtés, sont reliés directement à une route du RRN.

Aéroports plaques tournantes régionales

Dans le cadre de la définition des aéroports stratégiques nationaux, la Stratégie nationale de transport du Conseil de la fédération a inclus **d'autres importantes plaques tournantes régionales** comme un des critères pour l'inclusion comme aéroport stratégique. Les plaques tournantes régionales sont définies par chaque province au Canada atlantique selon les besoins de transport de chaque province.

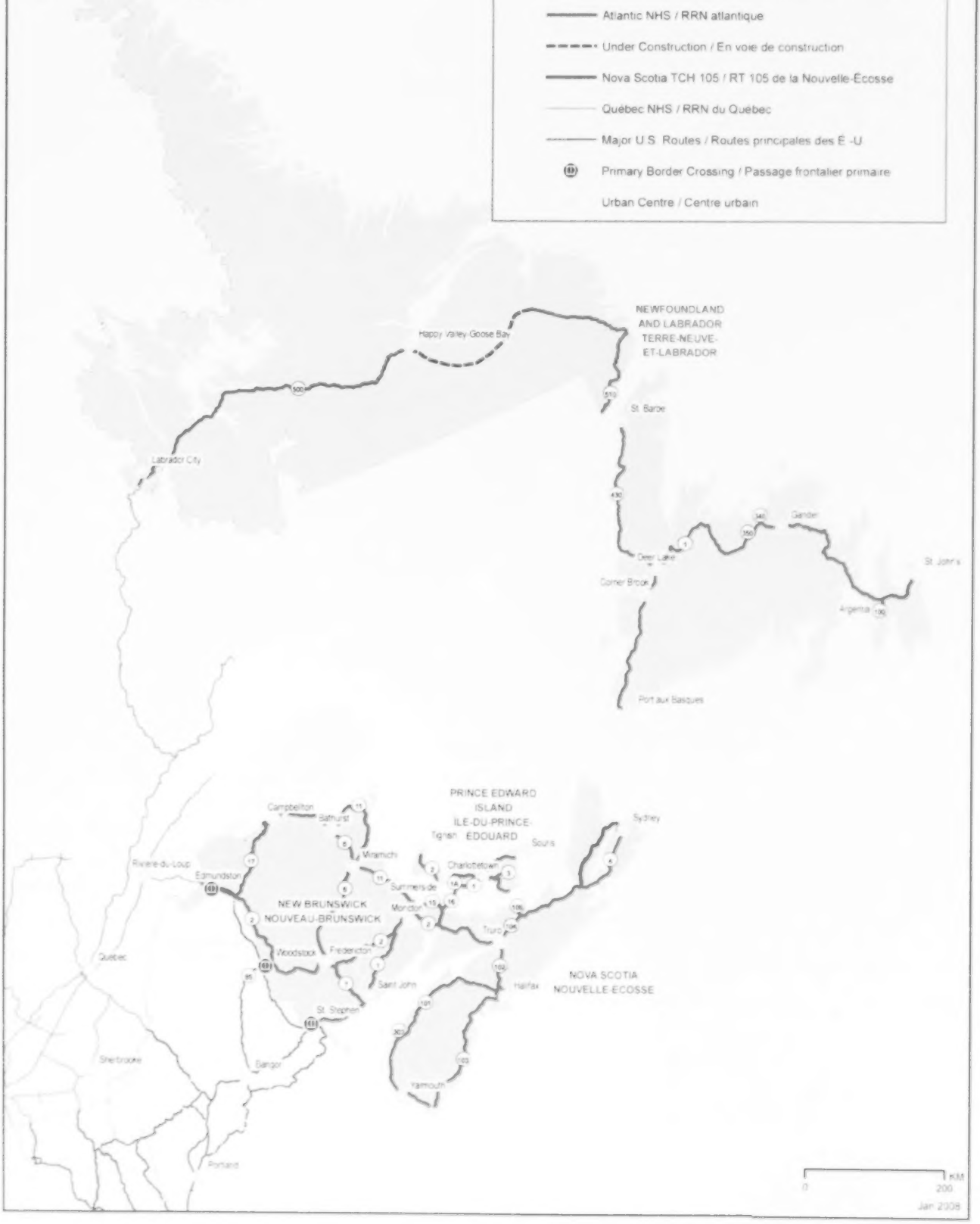
Pour la Nouvelle-Écosse, cela comprend Yarmouth. L'aéroport international de Yarmouth a offert un service de passagers régulier de 1946 à 2003. En décembre 2005, trois municipalités de la région ont conclu, avec la Commission de l'aéroport de Yarmouth, une entente selon laquelle ils prendront en charge l'exploitation de l'aéroport et garantiront un financement de base pour dix ans.

Au Nouveau-Brunswick, ces aéroports comprennent Bathurst, Charlo et Saint-Léonard. Bathurst offre actuellement un service de passagers régulier avec Air Canada Jazz et est un lieu central pour le Nord-Est du Nouveau-Brunswick. Saint-Léonard a eu un service de transport des passagers jusqu'en 2003, et est stratégique en raison de sa situation géographique et la population qu'elle dessert dans le Nord-Ouest du Nouveau-Brunswick.

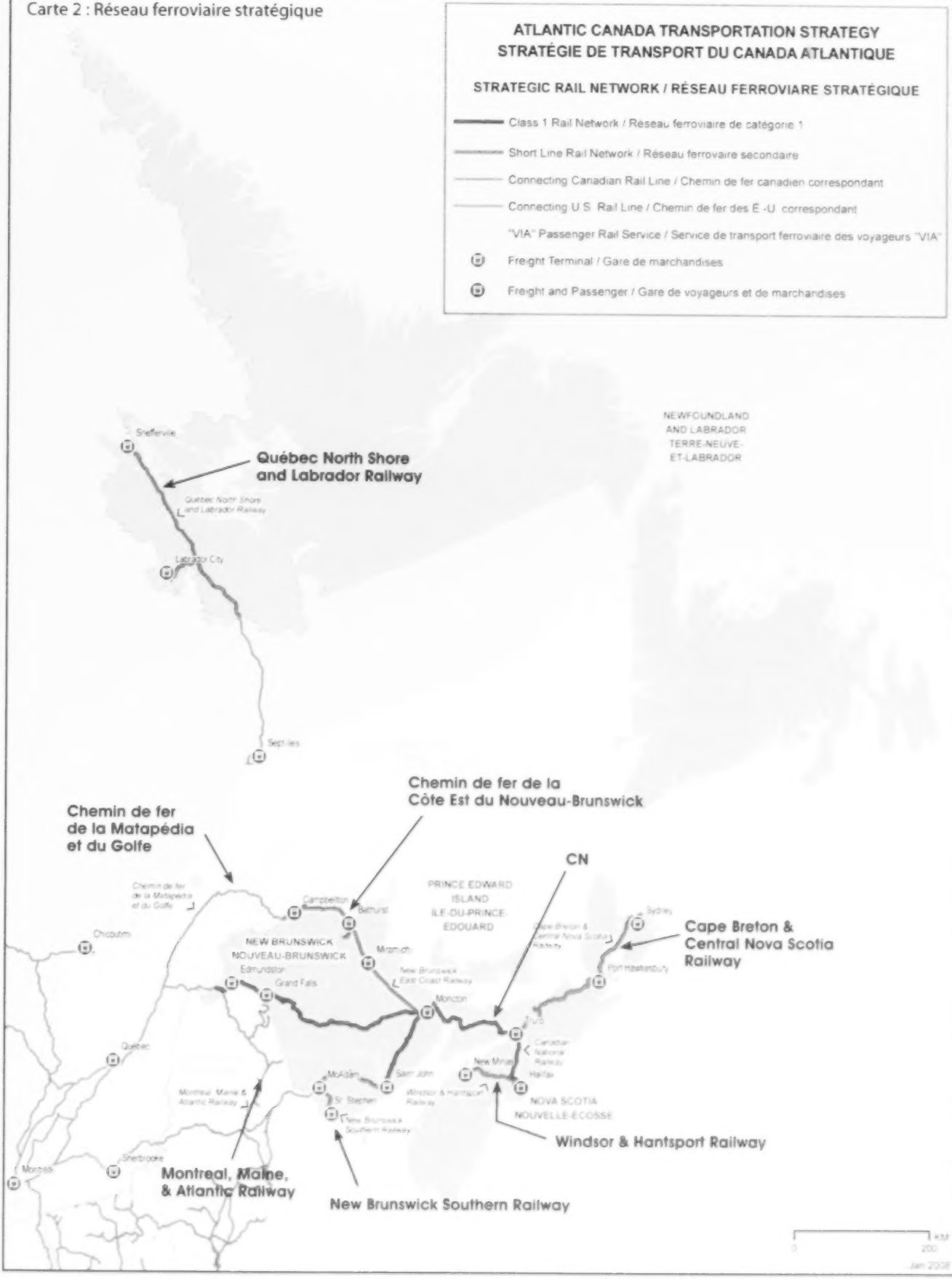
La désignation d'aéroports comme plaques tournantes régionales à Terre-Neuve-et-Labrador est dictée par des facteurs géographiques. Même si le volume est faible, les aéroports sont un lien essentiel pour relier l'ensemble du grand territoire géographique de la province. Ces aéroports sont Stephenville, St. Anthony, Wabush, Happy Valley-Goose Bay, Port Hope Simpson et Nain.

Annexe B : Cartes

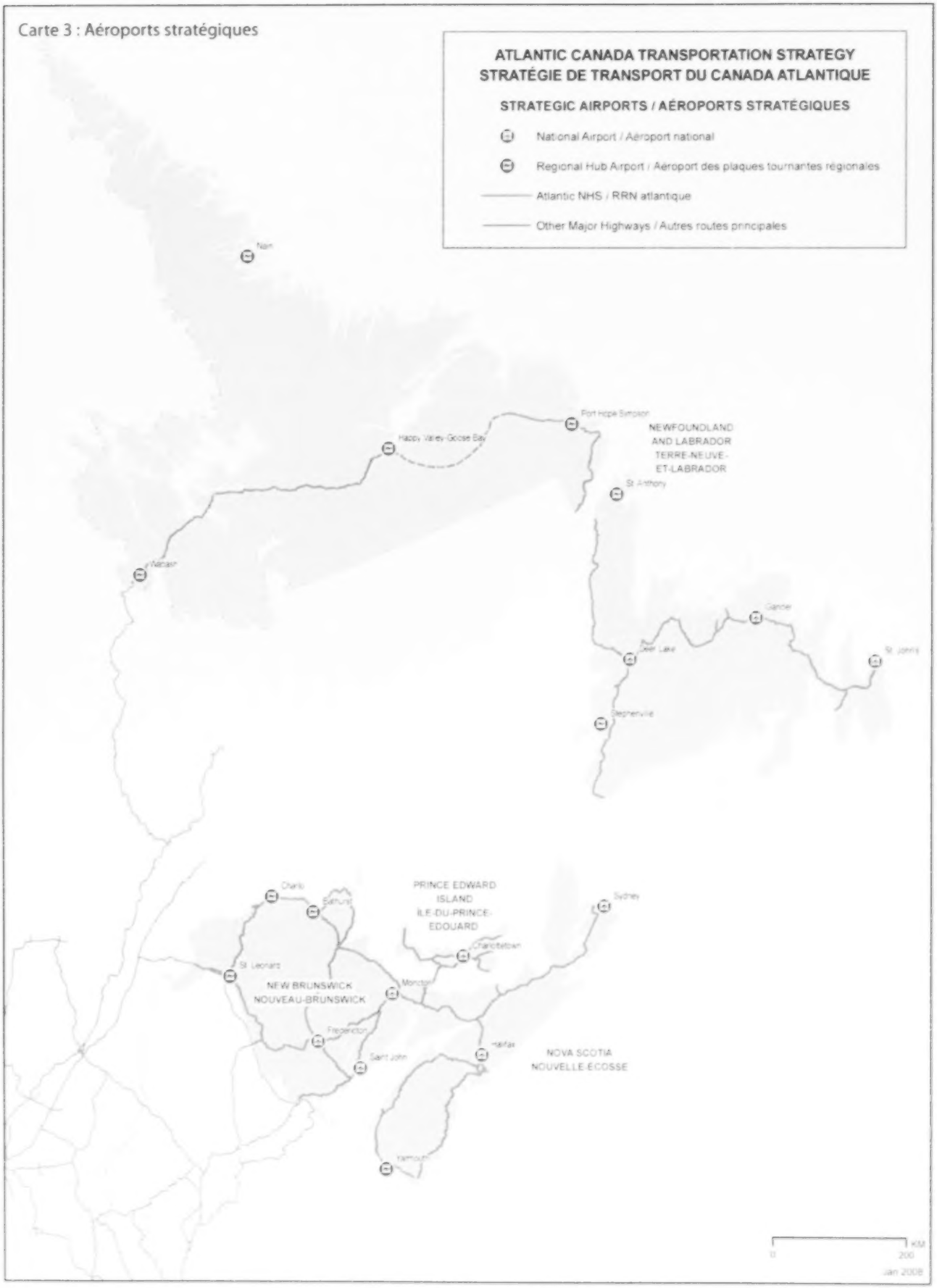
Carte 1 : Routes stratégiques



Carte 2 : Réseau ferroviaire stratégique


ATLANTIC CANADA TRANSPORTATION STRATEGY
STRATÉGIE DE TRANSPORT DU CANADA ATLANTIQUE
STRATEGIC RAIL NETWORK / RÉSEAU FERROVIAIRE STRATÉGIQUE
Class 1 Rail Network / Reseau ferroviaire de catégorie 1
Short Line Rail Network / Réseau ferrovaire secondaire
Connecting Canadian Rail Line / Chemin de fer canadien correspondant
Connecting U.S. Rail Line / Chemin de fer des É.-U. correspondant
"VIA" Passenger Rail Service / Service de transport ferroviaire des voyageurs "VIA"
Freight Terminal / Gare de marchandises
Freight and Passenger / Gare de voyageurs et de marchandises
NEWFOUNDLAND AND LABRADOR
TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR
Québec North Shore and Labrador Railway
Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe
Chemin de fer de la Côte Est du Nouveau-Brunswick
CN
Cape Breton & Central Nova Scotia Railway
Windsor & Hantsport Railway
Montreal, Maine, & Atlantic Railway
New Brunswick Southern Railway
PRINCE EDWARD ISLAND
ILE-DU-PRINCE-EDOUARD
NEW BRUNSWICK
NOUVEAU-BRUNSWICK
NOVA SCOTIA
NOUVELLE-ECOSSE
Jan 2008

Carte 3 : Aéroports stratégiques



Carte 4 : Ports maritimes stratégiques

Carte 5 : Services de traversiers stratégiques